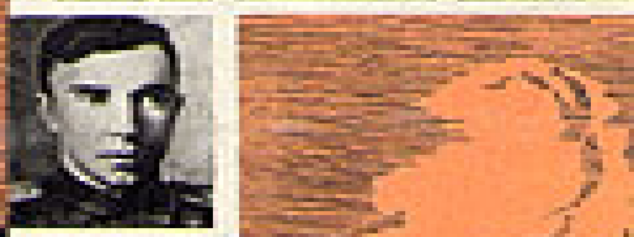
ЛЕТЧИКИ



Сборник

ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Сборник «Летчики» посвящается 60-летию ВЛКСМ. В книгу вошли очерки о выдающихся военных летчиках, воспитанниках Ленинского комсомола, бесстрашно защищавших родное небо в годы Великой Отечественной войны. Среди них дважды Герои Советского Союза В. Сафонов, Л. Беда, Герой Советского Союза А. Горовец, только в одном бою сбивший девять самолетов врага. Предисловие к книге написал прославленный советский летчик трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб.

- Лётчики
  - Защищая небо Отчизны
  - И. С. Полбин
    -
    - Даты жизни и деятельности И. С. Полбина
    - Краткая библиография
  - Степан Супрун
    -
    - НА ФРОНТ!
    - Четыре дня боев
    - Дети бунтаря
    - Путешественники
    - Самолет над отцовской хатой
    - Рывок к славе
    - Эхо боев в Испании
    - Письмо К. Е. Ворошилову
    - Охотничьи рассказы
    - Ответ урочища Малинники
    - Даты жизни и деятельности С. П. Супруна
    - Краткая библиография
  - Алексей Хлобыстов
    -
    - Основные даты жизни и деятельности Хлобыстова А. С.
    - Краткая библиография
  - Николай Власов
    -
    - Даты жизни и деятельности Н. И. Власова
    - Краткая библиография
  - Борис Сафонов
    -
    - Основные даты жизни и деятельности Б. Ф.

- Сафонова
  - Краткая библиография
- Александр Горовец
  -
  - Даты жизни и деятельности А. К. Горовца
  - Краткая библиография
- Леонид Беда
  -
  - Даты жизни и деятельности Л. И. Беды
  - Краткая библиография
- Иллюстрации
  -
  -
  -

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7

Лётчики

Защищая небо Отчизны

За рубеж шестого десятилетия перешагнули Вооруженные Силы нашего государства. Трудно во всей полноте передать масштабы и значение поистине героических усилий вооруженных защитников Отечества, отстоявших завоевания Октября в суровые годы гражданской войны, оградивших страну и народы Европы от посягательств фашистских агрессоров. В той исторической битве двух непримиримо враждебных сил решалась судьба первого в мире государства трудящихся, судьба всего человечества.

Вот почему слава о подвиге советского народа, его армии, грудью вставших на защиту социалистической Родины, в нелегкой и кровопролитной борьбе отстоявших священное право жить свободной и созидательной жизнью, из уст в уста будет передаваться многими и многими поколениями советских людей.

Для меня и моих сверстников война началась, когда нам было по восемнадцать-двадцать лет. Ну, от силы двадцать пять. Могут, конечно, спросить, а действительно ли это так важно? Я думаю, очень важно. И вот почему.

Нередко молодые люди сетуют, что, дескать, они опоздали родиться. Все, мол, великие события уже свершились, а на их долю остались далеко не героические будни. Скорее всего здесь проявляется естественный юношеский максимализм, горячее стремление сделать для страны что-то очень важное, значительное.

На самом деле — и понимаешь это со временем, когда взгляд на жизнь обретает рожденную опытом ясность и пристальность, — каждое поколение, конечно, по-своему, проходит определенное испытание на прочность. Рано или поздно настает для него тот звездный час, когда в полной мере надо взять на себя, на свои собственные плечи всю полноту ответственности, как писал поэт Александр Трифонович Твардовский: «За Россию, за народ и за все на свете».

Так вот, для людей нашего поколения Великая Отечественная война стала таким испытанием. И главное, пожалуй, здесь то, что молодежь 40-х годов, по возрасту своему еще не обретя достаточного жизненного опыта, с честью выдержала испытания, суровую проверку свинцом и огнем, всей своей жизнью, а порой и героической гибелью неопровержимо подтвердив незыблемость самих основ советского образа жизни, неколебимую прочность социалистического общества.

Известно, что в последние годы на Западе большими тиражами выходит множество мемуаров бывших гитлеровских

офицеров и генералов. По прошествии более чем трех десятилетий после окончания войны они пытаются разобраться в причинах своих поражений, найти истоки наших побед. И неизменно сухость терминологии приказов и донесений нет-нет да и разбавляют слова, значения которых не сыщешь ни в одном словаре военных терминов: «необъяснимое чудо», «непостижимый секрет», «неразрешимая загадка русской души» и т. д. и т. п.

Фашистам ни тогда, ни сейчас невозможно было понять, почему стояли насмерть двадцать восемь бойцов у разъезда Дубосеково, почему выстоял Ленинград, почему летчик, жертвуя своей жизнью, направлял горящий самолет в скопление вражеских войск. Они не могут понять, почему советский генерал предпочел жестокую и мучительную смерть позору предательского служения чуждым его Родине, а значит, и его сердцу идеям.

Когда-то гитлеровский министр пропаганды Геббельс назвал любовь к родине, героизм пустыми химерами. Главное, говорил он, чтобы немецкие солдаты выполняли приказ — слепо и не раздумывая. Идеологи Гитлера на пьедестал морали возвели заповеди: «Верь, повинуйся, сражайся!» и «Убивай, убивай, ты господин!»

Как же тут понять, я уже не говорю о том, чтобы объяснить, истоки героизма народа, который мыслил и жил принципиально иными нравственными категориями, для которого отнюдь не эфемерной абстракцией были такие понятия, как Свобода, Отечество, Социализм, Долг! Сама героическая история первого в мире государства, бросившего вызов вековой эксплуатации человека человеком, наполнила эти понятия конкретным и вполне осознанным содержанием.

У каждого парода есть свои герои, которых уважают и чтят. Но вот такого массового героизма, какой проявили советские люди в годы Великой Отечественной войны, в истории человечества еще не было. Корни этого героизма — в огромной силе патриотических чувств, рожденных завоеваниями социалистической революции, нашими успехами в строительстве нового общества. Выступая на Первом Всероссийском съезде трудовых казаков, В. И. Ленин говорил, что Россия в борьбе с врагами «выстрадала свою социалистическую революцию, эту Россию мы будем защищать до последней капли крови!»[1]. Истинность этих слов доказана самой жизнью, всей историей Страны Советов на протяжении ее шести десятилетий.

Рожденная революцией, скрепленная и закаленная в ее огне, дружба народов нашей страны оказала влияние и на сами патриотические чувства советских людей. Любовь к Отечеству

обогатилась всем лучшим, что есть в традициях народов Страны Советов. Эта любовь росла и крепла в общем труде на благо Родины, в общей борьбе против ее врагов.

Наверное, поэтому, если пытаться выявить основное в мироощущении моих сверстников, взявших в сорок первом в руки оружие, то прежде всего надо говорить о том, что все они чувствовали себя мобилизованными. Причем независимо от того, пришли или нет им повестки из призывных пунктов. У нас в авиации, например, довольно широко было распространено создание комсомольско-молодежных добровольческих частей и соединений. Успешно действовали на фронте 1-я Смоленская комсомольская штурмовая бригада, 46-й гвардейский Таманский авиационный полк ночных бомбардировщиков, 125-й гвардейский женский Борисовский полк пикирующих бомбардировщиков и другие воинские формирования.

Патриотическое стремление молодежи вступить в ряды вооруженных защитников страны подтвердило еще раз правильность ленинских слов о том, что «...есть десятки, сотни тысяч резервов рабоче-крестьянской молодежи... которые идут к нам тем более широко, с тем большим самоотвержением, чем нам труднее»[2]. Молодые люди ощущали себя добровольцами, потому что это было их потребностью — в тяжелое для страны время встать на ее защиту.

Советская молодежь, воспитанная на идеях марксизма-ленинизма, на революционных и боевых традициях рабочего класса, оправдала надежды отцов и матерей, героев революции и гражданской войны. Л. И. Брежнев, отмечая это как один из основных источников силы и прочности Советского Союза, подчеркнул: «Никогда и никому не победить страну, где каждое новое поколение сохраняет и приумножает боевые традиции предшествующих поколений»[3].

В этой книге собраны очерки, рассказывающие о жизненном пути и подвигах представителей славного отряда Вооруженных Сил — советских летчиков, героически защищавших родное небо в годы Великой Отечественной войны. История Советских Военно-Воздушных Сил началась с октября семнадцатого года, с распоряжения В. И. Ленина о формировании в Петрограде первого авиационного отряда для борьбы с войсками Керенского и Краснова.

Мужественно дрались с белыми бандами и красные воздушные бойцы 1-го социалистического авиационного отряда, авиаотряда при Волжской военной флотилии, авиационной группы особого назначения Первой Конной армии. Такие летчики, как Е. Андреев, Г. Барышников, С. Столярский, В. Порай,

М. Строев, в числе первых: закладывали лучшие традиции нашей военной авиации.

В начале 20-х годов возникла и крепла день ото дня связь Военно-Воздушного Флота Страны Советов с Ленинским комсомолом. Юноши и девушки двухмиллионного Общества друзей-Воздушного флота (ОДВФ), которое было создано в марте 1923 года, активно участвовали в строительстве авиазаводов, аэродромов, в сборе средств ша постройку самолетов.

На IX съезде комсомольцы решили взять шефство над авиацией. В связи с этим Революционный военный совет Союза ССР постановил: «Считать с 25 января 1931 года Краснознаменный Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи шефом над Военна-Воздушными Силами Рабоче-Крестьянской Красной Армии».

Благодаря энтузиазму, упорству, увлеченности молодых профессия летчика вскоре стала, пожалуй, самой популярной в предвоенные годы.

Кто из нас не восхищался подвигами отважной семерки, первых Героев Советского Союза — М. Водопьянова, И. Доронина, Н. Каманина, С. Леваневского, Л. Ляпидевского, В. Молокова, М. Слепнева, проявивших мужество и подлинное мастерство при спасении экипажа раздавленного во льдах Берингова пролива «Челюскина»! Для кого не было символом отваги и героизма имя Валерия Павловича Чкалова, смелого новатора, безгранично влюбленного в свое дело! А с каким интересом следили мы за перелетом В. Гризодубовой, П. Осипенко, М. Расковой на самолете «Родина» из Москвы на Дальний Восток!

Бурные события авиационной жизни тех лет воодушевляли молодежь, пробуждали горячее желание покорить бескрайние просторы пятого океана. «Комсомолец, на самолет!» — этот призыв IX съезда ВЛКСМ помог тысячам молодых людей сделать главный выбор своей жизни. Комсомольцы стали энтузиастами, неутомимыми пропагандистами авиации, повсюду возникали аэроклубы, широко распахнувшие двери рвущейся в небо молодежи.

В приказе наркомвоенмора и председателя Реввоенсовета К. Е. Ворошилова от 18 августа 1933 года, посвященном празднованию первого Дня Воздушного флота, отмечалось: «Каждый день приносит новые данные о росте в стране массового воздушного спорта — авиамоделизма и планеризма, создаются первые советские аэроклубы, как центры пропаганды авиационной техники и массовой подготовки летных кадров без отрыва от производства...»

В 1936 году в стране насчитывалось 140 аэроклубов, за

последующие годы их число возросло в пять раз. Именно в аэроклубах начинали свой путь в авиацию Александр Покрышкин, Виктор Талалихин, Полина Осипенко, Николай Гастелло и многие другие прославленные советские летчики.

Помню тот день, когда я впервые переступил порог аэроклуба. Начальник, узнав, что я намерен без отрыва от учебы в техникуме приобрести новую специальность, горячо поддержал такое решение.

Я и мои товарищи по аэроклубу понимали, что война в воздухе потребует от летчика и уверенного владения самолетом, и сложного комплекса физических и морально-психологических навыков, отточенного тактического мастерства.

В 1939-1941 годах число боевых полков увеличилось почти вдвое, утроилась численность их личного состава, в два раза больше стало курсантов в авиационных школах и училищах. И прежде всего — за счет комсомольцев. Более пятнадцати тысяч юношей пришли по комсомольским путевкам в авиацию в июне сорок первого.

Война... Фашистская армия перешла государственную границу СССР. Нелегкими были первые бои. Враг нанес внезапные удары по советским аэродромам, на которых базировалось 65 процентов авиации западных приграничных военных округов. Не отвечали современным требованиям некоторые типы самолетов. И-16, «Чайки», блестяще показавшие себя в Испании, на Халхин-Голе, сейчас явно нуждались в замене. Перед войной испытывались, дорабатывались МиГи, Яки, ЛаГГи.

Однако новых самолетов не хватало, немногие полки успели их получить. Не все летчики освоили машины в такой степени, чтобы можно было вести бои и в дневных и в ночных условиях.

Несмотря на огромные трудности, советские летчики проявляли мужество и массовый героизм. Уже 22 июня 1941 года они сделали 6 тысяч самолето-вылетов. Нанесли значительный урон наступающим танковым соединениям, сбили в воздушных боях более 200 самолетов противника. Только за двадцать дней боев в июне — июле 1941 года было уничтожено более 1200 вражеских машин, иными словами, около четверти сил гитлеровских люфтваффе, сконцентрированных на Восточном фронте перед нападением на Советский Союз.

В ответ на призыв партии сотни тысяч молодых патриотов вступили в ряды Вооруженных Сил Советского Союза. К середине 1941 года 40 процентов личного состава армии и флота составляли комсомольцы. За годы войны на фронт ушло более трех миллионов членов ВЛКСМ. Л. И. Брежнев, выступая на XVII съезде ВЛКСМ, отметил: «Неувядаемой славой овеяны ратные и

трудовые подвиги комсомола и всей советской молодежи в суровые годы Великой Отечественной войны. В трудный час испытаний юность страны отдавала все во имя победы, ради счастья и жизни на земле»[4].

В июле сорок первого партия поставила задачу: в кратчайшие сроки восполнить потери, которые понесли Военно-Воздушные Силы, — дать фронту 25 тысяч воздушных бойцов. Самое деятельное участие принял в этой работе комсомол. По инициативе ЦК ВЛКСМ формировались авиационные полки из комсомольцев, и уже в 1941 году первые комсомольские эскадрильи сражались с врагом. 930-й бомбардировочный полк, над которым взял шефство Центральный Комитет комсомола, за три года войны — с 1942-го по 1945-й — совершил около десяти тысяч вылетов. Пять тысяч вылетов — со специальным заданием за линией фронта. Заслуги комсомольского полка в боях с фашизмом отмечены орденом Красного Знамени.

Чудеса мужества и героизма проявил 14-й истребительный авиационный полк Военно-Воздушных Сил Балтийского флота. Он был награжден тремя орденами, стал гвардейским, получил почетные наименования — «Ропшинско-Гатчинский» и «Клайпедско-Кенигсбергский».

Первыми Героями Советского Союза в Великой Отечественной войне стали комсомольцы М. Жуков, П. Харитонов, С. Здоровцев. Только 20 летчиков, воспитанников ВЛКСМ, получивших звание Героев Советского Союза, уничтожили свыше тысячи вражеских стервятников. Целый воздушный флот!

В августе 1942 года, выступая по радио, шеф гитлеровских люфтваффе Геринг клятвенно заверил своих соотечественников, что ни одна бомба не упадет на города Германии. В эти же дни наши бомбардировщики нанесли удары по Берлину. Английская газета «Дейли телеграф» писала тогда: «...налет русской авиации на Берлин застал немцев врасплох. Русские гигантские бомбардировщики разбомбили предприятия и электросиловые станции в окрестностях Берлина».

В начале июля 1941 года Совинформбюро сообщило о том, как на четвертый день войны экипаж самолета в составе капитана Н. Гастелло, старших лейтенантов А. Бурденюка, Г. Скоробогатого, старшего сержанта А. Калинина не покинул горящий самолет, а направил его на скопление гитлеровской техники. Весь мир восхитился подвигом героев.

Этот беспримерный подвиг был не однажды повторен в годы войны. Так, при ударе по переправе через реку Березину 5 июля 1941 года бомбардировщик лейтенанта А. Булыгина был

подожжен артиллерийским огнем. Командир звена приказал экипажу А. Булыгина выбрасываться с парашютами. Но лейтенант ответил ведущему: «Иду на таран!» Булыгин и его боевые друзья, комсомольцы В. Колесник, Н. Титов, П. Кусенков ценой своей жизни на несколько десятков часов задержали продвижение противника.

Символом подлинной самоотверженности считается неоднократно применявшийся в годы войны нашими авиаторами тактический прием — воздушный таран. Летчики И. Иванов, Е. Панфилов, Л. Бутелин, П. Рябцев уже 22 июня 1941 года таранили самолеты врага. Для фашистов такой риск в бою был полной неожиданностью. Так, в своем первом вылете летчик-комсомолец Б. Гомолко сбил два вражеских бомбардировщика, один из которых — тараном. Младший лейтенант Д. Кокорев совершил первый в истории Великой Отечественной войны таран, после чего благополучно произвел посадку, спас машину.

Высоко оценила страна мужество и бесстрашие летчиков, 2420 из них присвоено звание Героя Советского Союза. 65 человек удостоены этой награды дважды. И каждый третий из них был членом Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи.

Победа ковалась не только на переднем крае борьбы с фашизмом. Об этом написано и будет написано еще немало. Мы, фронтовики, постоянно чувствовали, что рабочий класс, весь народ там, в тылу, живет одной мыслью, одним стремлением: отдать все силы фронту, сделать все возможное для победы. Героизм наших воинов, их самоотверженные действия в самых сложных условиях в немалой степени опирались на героизм и поддержку тыла. А вернее сказать — здесь была тесная взаимосвязь. Мы атаковали врага, зная, что ведем в бой первоклассные самолеты. За время войны в серийное производство было запущено 25 новых типов самолетов, количественно же советская авиация выросла в пять раз.

Уже в 1942 году проходил испытания первый советский реактивный самолет с жидкостным двигателем. В марте 1941 года, всего через три месяца после получения чертежей из ОКБ С. В. Ильюшина, летчик-испытатель К. Рыков поднял в воздух первый серийный штурмовик Ил-2. Спустя пять месяцев на общезаводском митинге была зачитана телеграмма командующего ВВС Балтийского флота генерал-майора авиации М. И. Самохина: «Ваша продукция, которую мы используем сегодня, дала прекрасные результаты. Уже не одна сотня фашистских танков и солдат сметена с лица земли...»

Воспитанники комсомола, вдохновляемые и ведомые

коммунистами, на трудовом фронте так же, как и в бою, шли в авангарде. По путевкам ВЛКСМ миллионы юношей и девушек пришли на заводы и фабрики, рудники, шахты и новостройки.

По почину комсомольцев в 1942 году на самолетостроительных предприятиях широко развернулось Всесоюзное социалистическое соревнование, и вскоре началось формирование комсомольско-молодежных фронтовых бригад. Бригада Г. Извекова, сменная выработка которой достигала 800 и даже 1000 процентов, носила звание лучшей фронтовой бригады авиационной промышленности, долгое время удерживала переходящее знамя ЦК ВЛКСМ. Не раз, возвращаясь с боевого задания, мы с благодарностью думали о самоотверженном труде этих пятнадцати-двадцатилетних ребят (именно таким был возраст половины состава фронтовых бригад).

А сколько боевых машин было построено на средства, собранные комсомольцами! Благодаря их усилиям в фонд авиапромышленности было внесено более двух миллиардов рублей. На одном из 2565 самолетов, построенных на средства комсомольцев, летал дважды Герой Советского Союза Александр Молодчий. Позже ЦК ВЛКСМ оказал ему высокое доверие, вручив именной самолет «Олег Кошевой». Неувядаемой славой покрыли себя и эскадрильи именных машин «Хабаровский комсомолец», «Комсомолец Кузбасса», «Ярославский комсомолец», «Комсомолец Заполярья».

Великая Отечественная война показала, что гигантские взлеты человеческого духа — бескорыстия, самоотверженности, героизма — результат кропотливой воспитательной работы Коммунистической партии, Ленинского комсомола.

Для меня и моих товарищей образцом служения Родине, выполнения воинского долга всегда были такие коммунисты, как делегат XVIII съезда партии Игнатий Солдатенко, Вано Габуния, мой фронтовой учитель комэск Федор Семенов.

Как-то прилетел на наш фронтовой аэродром командир 1-го бомбардировочного авиакорпуса Герой Советского Союза генерал И. С. Полбин — самолеты полка должны были сопровождать его бомбардировщики на боевое задание. Деловой разговор с Полбиным стал большим событием в нашей жизни, многому научил. Держался он просто. Внимательно прислушивался к каждому слову, заинтересованно обсуждал каждое предложение. Это подкупало. Полбин был человеком, о мастерстве которого, отваге мы столько слышали и читали, теоретиком и практиком многих новых приемов бомбометания. И в то же время слава не мешала ему быть простым в обращении, внимательным к нам, молодым офицерам. Готовым помочь дельным советом,

поделиться опытом, который был так нам необходим.

Позже в своих воспоминаниях Маршал Советского Союза И. С. Конев так писал о нем: «Дважды Герой Советского Союза генерал Полбин, командир гвардейского бомбардировочного корпуса, был очень храбрым, я бы даже сказал — безумно храбрым человеком. Причем эта храбрость сочеталась у него с высокими командирскими и организаторскими качествами...»

На страницах этой книги читатель встретится со знаменитым летчиком Степаном Павловичем Супруном. Депутат Верховного Совета СССР, великолепный испытатель, Степан Супрун стал первым советским воином, награжденным второй медалью «Золотая Звезда». К сожалению, тоже посмертно был награжден Золотой Звездой Александр Горовец, только в одном бою сбивший девять самолетов. Дважды Герой Советского Союза Леонид Беда совершил за время войны 213 боевых вылетов- и воспитал целые поколения летчиков в мирное время.

Молодые читатели смогут еще раз пролистать славные и незабываемые страницы героической истории нашей Родины. Узнав о жизни и подвигах Полбина, Хлобыстова, Сафонова, Власова — лучше понять людей поколения, чью высокую судьбу разделили их отцы или деды.

Ну а кроме того, современного молодого человека особо привлекают профессии, в основе своей имеющие героико-романтическое начало. Вряд ли кто станет отрицать романтический характер профессии летчика, в особенности военного летчика. Хотя бы уже потому, что к человеку, севшему за штурвал самолета, предъявляются особые, я бы сказал, повышенные требования. Во всех отношениях.

Широко бытующее сейчас выражение «романтика будней» как нельзя больше подходит к повседневной жизни авиатора. Каждый день, каждый тренировочный полет, все, что пережил летчик за время полета, может стать темой целого увлекательного повествования. Любому авиатору есть что вспомнить, что рассказать о товарищах, о себе, о своей нелегкой, но интересной и, главное, необходимой профессии.

Но я ни в коем случае не хочу, чтобы молодой читатель воспринял мои слова как призыв: «Идите только в авиацию». Ведь в конечном итоге ценность прожитых лет определяется не профессией, а тем, что на выбранном поприще ты сумел сделать нужного и полезного для людей.

В пору своей юности я очень любил авиацию. Следил, как я все тогда, за ее достижениями. Но летчиком стать не собирался. Учился в техникуме в небольшом тогда городе Шостке. После учебы думал пойти работать на завод. Но до сих пор помню, как

остро мы переживали события, происходившие за рубежом. Фашизм не был для нас отвлеченным понятием. В нем мы видели реального, готового в любой момент напасть врага. Мы понимали, что, кем бы мы ни стали впоследствии, к защите Родины надо быть готовым. Вот почему вместе с другими ровесниками я пришел в осоавиахимовский аэроклуб.

Так что военным летчиком я стал в силу внутренней необходимости. И профессию свою полюбил по-настоящему, когда понял, что особенность ее не в том, что все по земле ходят, а ты летаешь, словно птица, не в присущей ей по сравнению с другими героичности — подвиги совершают далеко не все и не каждый день, а в чувстве радости от победы над трудностями в процессе постижения нового, в гордости от того, что узнаешь свое дело и справляешься с ним все лучше и лучше. В понимании, что и сам изменяешься для пользы дела. Собственно говоря, романтической становится для человека любая профессия, которой он с истинной увлеченностью отдает всего себя, который преданно и бескорыстно служит. Наперекор всякого рода испытаниям, сложностям, а возможно, и неудачам.

Но есть в профессии летчика и свое, особенное. Стоит только раз взять в руки штурвал, поднять самолет в воздух — и ты покорен раз и навсегда. Конечно же, здесь играет роль и ощущение полета, скорости, власти своей над машиной. А главное, доминирующее — в другом. Полет, бой, реальный или учебный (как у нас принято говорить, с условным противником), изобилует массой критических ситуаций, в которых предельно полно выявляются все возможности человека — физические, психические, моральные. Проходит проверку мастерство летчика, глубина и прочность его знаний, мера ответственности за успешное выполнение боевого задания. Недаром известный советский авиатор Михаил Громов сказал как-то, что для того, чтобы летать, очень важно знать, как управлять самолетом, но еще важнее знать, как управлять самим собой.

Прочитав эту книгу, вы, читатель, узнаете о людях, являющих всей жизнью своей гордость нашей профессии. Вы увидите, как шли они к совершенству в овладении ею, к высшей точке этого совершенства — к подвигу.

Конечно, после окончания войны прошло более тридцати лет. Авиация изменилась. Военно-Воздушные Силы стали за эти годы грозной боевой силой, надежно обеспечивающей безопасность нашего государства, стран социалистического содружества. На их вооружении находится новейшая техника. Современный самолет, по сути дела, — целая лаборатория с комплексом сложнейших приборов, автоматических систем, счетно-решающих устройств.

Сегодняшние военные летчики освоили уже третье поколение боевых реактивных самолетов, воплощающих в себе высшие достижения передовой науки и техники. А какие скорости, высоты — предельно малые и стратосферные. Мы в свое время об этом и мечтать не могли.

Могучее вооружение, возросшая дальность полетов, надежность систем управления, способность эффективно поражать цели значительно расширили спектр решаемых авиацией задач. Вплоть до задач стратегического масштаба. Возьмем для примера дальнюю авиацию. Стратегический ракетоносец — можно сказать, летающая пусковая установка — способен преодолеть довольно большие расстояния и нанести точный ракетный удар по цели, не попадая в «лапы» средств ПВО противника.

Одним словом, время коренным образом изменило военную авиацию во всех отношениях. Вы можете спросить, что же, выходит, техника оттеснила человека? Снизила требования к нему как к специалисту? Мол, вся основная тяжесть лежит на прочных плечах хитроумной автоматики?

Нет, это не так. Техническая оснащенность возросла, а вместе с ней возросли и требования, предъявляемые к летчику. Сегодняшний пилот немыслим без глубоких инженерных знаний, тактического мастерства, отличной физической и психологической подготовки к разного рода перегрузкам, возможным стрессовым ситуациям.

В этой связи хочу вспомнить один из своих первых вылетов на реактивном истребителе МиГ-15. Самолет этот тогда только осваивался, проводились учебно-тренировочные полеты в сложных метеоусловиях. В воздухе летчика иногда подстерегало явление иллюзий. Состояние это наступало внезапно, как потеря сознания при кислородном голодании. Мне уже знакомы были подобные вещи. Иллюзии возникали и во время боевых вылетов, когда внезапно я попадал в неблагоприятные условия погоды. Но тогда скорости были меньше, и я успевал выводить машину почти у самой земли. Реактивный самолет с его скоростью менял многое.

Выполнив задачу, перехватив и сбив цель, я возвращался на аэродром и уже заходил на посадку. Вошел в облака. И тут мне стало казаться, что я лечу на боку. Усилием воли заставил себя поверить показаниям приборов, пилотировать строго по ним. Нелегко было пересилить иллюзию, но зато тогда я впервые понял, что требования к летчику изменились. Роль его возрастает. Роль знаний, волевых качеств. Мы понимали, что и самое незначительное проявление расхлябанности,

недисциплинированности на земле, при подготовке к полету, может привести в воздухе к серьезным последствиям.

Так постепенно вырабатывалось умение в новой для нас, бывших фронтовиков, обстановке во время тренировочных полетов в короткие промежутки времени принимать правильные решения и выходить победителями.

В 1948 году реактивная авиация была еще только на подходе к сверхзвуковым скоростям. Сейчас уже за штурвал самолета садятся люди с высшим инженерным образованием, получившие всестороннюю подготовку в военных авиационных училищах. Они встают на охрану воздушных рубежей Советского Союза, восприняв душой и сердцем славные боевые традиции лучших сынов Отчизны. Традиции становятся достоянием сегодняшних бесстрашных соколов, особой чертой профессиональной гордости. Разве нет в этом романтики — взяв эстафету, достойно продолжать дело, начатое задолго до тебя?

Вспоминаю, как на торжественном приеме, посвященном 50-летию ВЛКСМ, Е. М. Тяжельников вручал почетную награду — знак «Воинская доблесть» — выпускнику Черниговского высшего военного авиационного училища летчиков имени Ленинского комсомола Юрию Кожушкину.

Во время полета самолет перестал слушаться летчика. В этих сложных условиях, когда счет времени идет на мгновения, Юрий сумел вывести самолет из штопора и посадить почти не управляемую машину на поле. Мастерство, высокое самообладание помогли найти путь к выходу из критической ситуации, спасти машину.

Зорко охраняют созидательный труд советского народа военные летчики. Как и прежде, они в полной готовности по призыву партии выступить на защиту своей Родины. Как-то, отвечая на вопрос о том, что же является внутренним стержнем готовности к подвигу в мирное время, трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин высказал очень верную мысль: «За время минувшей войны, за долгие годы службы я убедился, что таким стержнем служит идейная зрелость, глубокое понимание своей личной ответственности за судьбы Родины. Именно эти качества советского человека, воспитываемые нашим советским образом жизни, всей целенаправленной, настойчивой работой партии, в масштабах всего нашего общества составляют могучий социально-политический фактор. Родившись с победой Октября, этот фактор усиливается по мере нашего движения вперед»[5].

Авиация стала тем порогом, переступив который человек вышел в космос. Это направление в динамике развития

профессии летчика предугадал еще «великий Циолковский. Многие космонавты начинали свой путь в космос за штурвалами военных самолетов. Становление и развитие космонавтики тесно связано с совершенствованием авиационной техники.

Видя перспективу сегодняшней авиации, мне кажется, будет интересно и полезно окунуться в ее боевое прошлое.

Я буду искренне рад, если для кого-то, кто прочитает эту книгу, с ее помощью определится или, по крайней мере, наметится дальнейший жизненный путь. Путь в военную авиацию. Сама ее история свидетельствует: традиции не умирают. Заложенные в свое время лучшими людьми одного поколения, они неизменно наследуются и преумножаются новым поколением, молодежью сегодняшнего дня.

И. Кожедуб,
трижды Герой Советского Союза

И. С. Полбин

Авторы: М. Барабанщиков, А. Некрылов

С рассветом, как только косые лучи солнца высветили землю, пикирующие бомбардировщики Пе-2, подминая под себя клубы пыли, устремились в небо. Взлетев, быстро перестроились, взяли курс на запад. Под крылом поплыли поля, где еще недавно шли жестокие бои. Отчетливо виднелись следы танковых гусениц, обгоревшие остовы машин, разбитых орудий. При подходе к линии фронта, которая обозначалась редкими разрывами снарядов, бомбардировщики по сигналу ведущего вытянулись в длинную цепочку. Впереди внизу, в небольшом лесочке, просматривались замаскированные танки противника. Начиналась атака.

Ведущий бомбардировщик со скольжением влево перешел в стремительное пикирование. За ним последовал второй самолет, третий, четвертый... Каждый сбрасывал по одной бомбе и стремительно поднимался вверх, подстраиваясь в хвост впереди идущему. Над полем боя, сплошь покрывшимся огромными фонтанами земли и дымом пожаров, замкнулся боевой круг, составленный из множества машин, выполняющих единую волю командира — ведущего группы, который больше всего любил именно этот способ бомбометания, называемый «вертушкой», и не потому лишь, что сам его выносил в долгих муках раздумий и проверил в боях, — он позволял ему эффективнее бить врага, лучше управлять боями. Это было какое-то гигантское колесо, которое вращалось с наклоном к земле, сбрасывая свой смертоносный груз точно в цель. Оно меняло направление своего удара, следуя сигналам ведущего, перемещаясь на новые и новые объекты бомбометания и разрывая оборону противника в клочья. И не было от него нигде спасения.

Дымилась израненная земля, горел лес, укрывший немецкую технику. К небу поднимался огромный столб дыма. Поле, еще недавно, несколько минут назад, готовое изрыгнуть на советские войска лавину огня и металла, будто вымерло. Покореженные машины, окутанные черным дымом, обугленные воронки и только грохот проносящихся бомбардировщиков.

Когда самолеты вернулись, солнце уже полностью взошло над аэродромом. Из передней машины вышел командир — ведущий группы. Прошел немного по летному полю, словно пробуя на прочность землю под ногами, остановился, вдыхая свежий, настоянный на хвое воздух. Улыбнулся хорошему утру, порадовался удачно прошедшему вылету, мастерству своих

летчиков. Это был командир авиационного соединения, Герой Советского Союза, гвардии генерал-майор авиации Иван Семенович Полбин.

* * *

Родился он И февраля 1905 года в симбирской городской тюрьме, в которой отбывала срок заключения его мать Ксения Полбина — крестьянка села Ртищево-Каменка, арестованная по делу сельской сходки, состоявшейся после январских кровавых событий в Петербурге. В семье шесть едоков, а работник один — мать. Тянулась из последних сил. Отец — Семен Полбин — рад бы помочь, да здоровья не было. Надорвался в батраках. Не жалея себя, хотел заработать, хозяином стать, семью поднять, но не вышло. Судьба оказалась против него. Который год лежал прикованный к постели, высох весь. Казалось, в теле только одна душа осталась, а вот злость на богатеев не проходила. Однажды, когда Ксения вечером после работы робко поведала о том, что Василий Живодеров зовет Ванюшку к себе на работу, Семен Полбин пришел в бешенство.

— Не дождется, ирод, что захотел, сына в хомут сызмальства впрячь, мало ему меня было... — Умолк, зашелся в диком кашле.

Жена украдкой вытерла слезы. Прав был муж. Только, куда же от нужды деваться?

После смерти мужа семилетнего Ванюшку пришлось отдать в батраки. Не помирать же всем с голоду.

Многие в ту пору, закинув за плечи худой мешок с немудреными пожитками, подавались в город. В 1918 году ушел на заработки и четырнадцатилетний Иван Полбин. Устроился на станцию Выры, где всегда работали мужики с их села, где оставил свой след и отец.

Через эту станцию нередко проходили воинские эшелоны. С завистью провожал Иван Полбин проскакивающие мимо составы с техникой, красноармейцами. Ну а когда поезд останавливался, было целое событие. Красноармейцев окружали рабочие, сразу же завязывались разговоры, по солдатским рукам шел вышитый кисет с душистым самосадом в обмен на газету в две страницы, которая потом зачитывалась до дыр. И вот однажды, читая вслух газету (рабочие часто просили его об этом), Ваня Полбин обратил внимание на необычный рисунок. Человек в больших выпуклых очках стоял у странного сооружения, напоминавшего стрекозу, а внизу была небольшая заметка об отважном авиаторе, который в боях за Советскую власть совершил несколько смелых вылетов,

проводя разведку и сбрасывая бомбы на белогвардейцев.

Полбин удивленно спросил:

— Что это такое?

Рабочий в солдатской шинели, недавно вернувшийся с гражданской без трех пальцев на левой руке, неторопливо взял газету, ответил солидно:

— Ероплан. Летает по небу, как птица, да что там тебе птица — еще быстрее. Один раз и на наш ескадрон налетел и давай сверху пулеметом поливать да бомбы, бомбы в нас кидать. Кони, люди — врассыпную, ескадрона как не бывало... Страху я тогда натерпелся, никогда со мной за всю германскую такого не было.

После смены Иван Полбин подошел к помощнику машиниста, смущенно попросил:

— Василий Карпович, а ты еще расскажи про этот ероплан.

— Смотря с какой стороны тебя интересует этот вопрос. Ежели самому захотелось, так не мечтай, не наше это деревенское дело. А вообще я так понимаю. Коли у нас есть рабоче-крестьянская армия, которая воюет за народ, то должны быть у нас и ероплаы, без техники нам тоже никак нельзя. А кому летать? Буржуев нет, значит... — Посмотрел на Полбина, легонько толкнул в плечо. — Смекаешь, паря? Только учиться надо много.

* * *

Вскоре Ивану Полбину пришлось вернуться в деревню, помочь матери по хозяйству, приходилось и батрачить — чем-то же надо было кормить младших братьев и сестер. А по вечерам ходил к учителю местной школы Константину Алексеевичу Селиванову. Там он впервые услышал о знаменитом русском авиаторе Петре Нестерове, который таранил вражеский самолет. Он был глубоко потрясен тем, что сделал этот человек.

И в 1922 году Иван Полбин поступает в Карлинскую среднюю школу второй ступени. В Поволжье в то время не было хлеба, дров, керосина, спичек, учебников, тетрадей. В самотканой одежде, в лаптях, с холщовой сумкой за плечами ходили деревенские ребята в школу в село Карлинское. В школе Ивана приняли в комсомол. Теперь вся жизнь для Полбина была подчинена одному смыслу: быть там, где нужнее, где от него польза Родине. Самым важным в эти годы была борьба с неграмотностью. И комсомольцы школы решили научить грамоте жителей деревень Сухаревки, Безводовки, Матюшина, Вязовки. Ни

разруха, ни скептические взгляды многих односельчан, ни даже откровенные угрозы кулаков и бандитов не могли помешать комсомольцам.

В Карлинской школе Иван Полбин редактировал стенную газету «Голос». Только не так уж много места отводилось там школьным делам, больше воздухоплавательным аппаратам.

Многому научила его Карлинская школа. Не случайно в 1944 году, уже будучи генералом, Героем Советского Союза, он пришлет в школу письмо, в котором будут такие строчки: «Годы пребывания в Карлинской школе ярко сохранились в моей памяти и всегда вспоминаются с глубоким чувством благодарности. Я горжусь, что был учеником Карлинской школы, горжусь за вас, мои учителя».

После окончания школы Полбин по направлению волостного комитета комсомола работает избачом в селе Майна. По вечерам в маленькой комнате при волостном Совете было всегда многолюдно. Полбин читал вслух газеты, журналы, книги, объяснял прочитанное. Слушали Ивана внимательно, спрашивали, а то и спорили. Но всегда непременно говорили о будущем. И тут избач рассказывал о летательных аппаратах. Иной раз даже набожные старушки слушали о чуде диковинном, которое, как птица, по небу летает, да не выдерживали. Уходили, крестясь и приговаривая:

— Антихристы, бога на вас нет.

Бедняки уважали избача, несмотря на молодость, Семенычем звали. Кулачье — ненавидело.

Вскоре Полбина избрали секретарем Майнского волостного комитета комсомола. Забот и вовсе прибавилось. Нужно бывать в нескольких окрестных селах, поговорить с людьми о новой политике по отношению к крестьянству, организовать диспуты и вечера молодежи.

Особое внимание секретарь уделял вовлечению молодежи в комсомол. Понимал, что без этого трудно на селе налаживать новую жизнь. Нужна тесная сплоченность тружеников села вокруг партии большевиков. И это могли обеспечить коммунисты, комсомольцы. Годы были тяжелые. Воспользовавшись трудностями с переустройством села и образованием ТОЗов (товариществ по обработке земли), кулаки повели враждебную пропаганду среди населения. Устраивали поджоги, убивали активистов. А бороться с ними было нелегко. Милиции не хватало, большинство крестьян не знало, куда все это повернется, выжидало, держалось своего угла и накопленного изнурительным трудом маленького хозяйства. И решили тогда комсомольцы создать военизированный отряд, подучить молодых сельских

активистов военному делу, чтобы они у себя были прочной защитой народной власти.

Полбин пригласил красноармейцев, вернувшихся с гражданской, достали оружие, начали заниматься. Секретарь и сам встал в строй. Гоняли отставники комсомольцев до седьмого пота, будто за какие-то три недели хотели сделать настоящими солдатами. Вот тогда и выделился Иван Полбин своей подтянутостью, ловкостью в обращении с оружием, пытливостью. Его похвалили, даже предрекали ему быть хорошим командиром.

* * *

...С самого начала призыва на военную службу он был твердо уверен, что его обязательно пошлют в авиацию. Из книг и журналов он почерпнул немало сведений о том, почему аппарат тяжелее воздуха способен летать, знал устройство многих систем и механизмов, установленных на самолетах. Да и здоровье есть. Крутые плечи, мужественное лицо, внимательный взгляд глубоко посаженных глаз выдавали в нем человека волевого, решительного, наделенного недюжинной силой. Но на медицинской комиссии дотошный доктор с резким, скрипучим голосом обратил внимание на то, что мизинец на левой руке Полбина не выпрямляется до конца — след травмы, полученной, когда батрачил у Живодерова. Врач решительно покачал головой. Никакие доводы на него не действовали.

— Нельзя, не имею права. Авиации нужны отменно здоровые люди.

— А я что, по-вашему, не здоров? — с трудом сдерживая себя, проговорил Полбин. — Могу двухпудовкой перекреститься.

Однако врач был неумолим:

— Не унывайте, молодой человек, силушкой вас в самом деле бог не обидел. Так что и здесь, на земле, вам скучать не придется...

Как годного к строевой службе его направили в Богунский полк. Служить там было честью. В годы гражданской войны полк, которым командовал в то время Николай Щорс, покрыл себя неувядаемой славой. И те, кто приходил сюда уже в мирное время, должны были с особой ответственностью относиться к изучению военного дела. Полбин учился хорошо, старательно. Он вообще все делал добротно, со всей серьезностью и пониманием своего долга. Знал оружие, решал тактические задачи. Особых трудностей он здесь не испытывал. Но желание стать летчиком крепло в нем. В короткие часы увольнения он ходил в

библиотеку, читал авиационные журналы «Самолет», «Вестник Воздушного флота».

В тот год Полбин твердо решил после окончания срока службы просить райком партии направить его на учебу в летное училище.

* * *

«Надо бороться, просить, наконец, требовать», — думал он, решительно направляясь в кабинет секретаря Ульяновского райкома партии.

Только все повернулось не так, как ожидал Полбин. Секретарь, чуть старше его, с изможденным лицом и покрасневшими от бессонницы глазами, крепко обнял Ивана:

— Хорош воин, как раз ты мне очень нужен. Революцию на селе делаем, там ты будешь незаменим.

— Да, но... — Полбин помедлил, собираясь с духом, — учиться хочу, товарищ секретарь, в летной школе.

Секретарь райкома внимательно посмотрел на него, подвинул стул, проговорил устало:

— Садись.

Он медленно подошел к окну, занавешенному давно не стиранной шторой, повернулся к Полбину, сказал резко:

— Мне ведь тоже сейчас что-то другое хочется делать, но партия приказала быть здесь, и я здесь, потому что иначе нельзя.

Ты партиец хороший, рабочей закалки. И никто лучше тебя, родившегося и выросшего здесь, не поймет нужды села. Ты понимаешь, как важно, чтобы организацией новой жизни на селе занимались люди, не только преданные Советской власти, но и правильно понимающие ее политику. — Он остановился, снова пристально посмотрел на Полбина: — Партия может приказать тебе быть секретарем комсомольской ячейки, и ты обязан будешь подчиниться. Но я хочу, чтобы ты, Ваня, сам согласился. Так работать тебе будет легче.

Когда Полбин собрался уходить, остановил его у двери:

— Через год приходи. Задерживать не буду. Знаю, что бредишь ты авиацией. Сам пойду просить за тебя.

Полбин улыбнулся в ответ.

Наступил очень трудный год для Полбина. Иной раз некогда было поесть, отдохнуть. Руководил курсами по подготовке полеводов, бригадиров. Организовывал местных комсомольцев для работы на общественных объектах, восстанавливал школы, подбирал преподавателей, заботился об обеспечении школьников

всем необходимым для учебы... Да разве обо всем расскажешь!

Через год он снова в райкоме партии, где ничего не изменилось. Лишь сам секретарь выглядел лучше, чем тогда. Наверное, все-таки дела в районе налаживались. Он протянул Полбину руку, поздоровался:

— За работу спасибо, а вот как с летной школой, не передумал?

Полбин покачал головой:

— Нет.

Секретарь взял со стола бумагу.

— Вот наше ходатайство в училище. А вообще жаль, что уезжаешь, хорошо работать с тобой. — Крепко пожал ему руку: — Ну, Ваня, не знаю, что говорят в таких случаях. Просто желаю тебе высокого неба над головой.

* * *

В 1929 году Полбин был принят в Вольскую теоретическую школу летчиков. В те годы в подготовке авиаторов существовало два этапа, связанных с обучением в двух разных школах; теоретической и практической.

Полбин стремился все понять, постигнуть, приходилось очень много заниматься. Преподавателям, командирам это нравилось. Товарищи по курсовой роте удивлялись его напористости:

— Ты, Иван, никак сразу же хочешь профессором стать?

Он ответил серьезно:

— Сразу не получится, но со временем хотелось бы.

Летом наконец курсанты поднялись в воздух на настоящих самолетах. Правда, летели они в качестве пассажиров, за спиной инструктора. И все-таки эти первые полеты дали то, что так необходимо летчику, — почувствовать небо. И жить только тем мгновением, когда в лицо ударит свежая струя воздуха, и навстречу быстро, быстро побежит земля, и под крылом домотканым ковром расстелется озаренная солнцем степь. Когда приземлились и Полбин восхищенно посмотрел на инструктора, откровенно завидуя тому, что вот этот невысокий, плотный человек в черном кожаном костюме много летает, тот перехватил его взгляд, снисходительно улыбнулся.

— Ничего, когда станешь летать, пройдет. Поймешь, что это просто трудная работа, которую каждый из нас делает лучше или хуже.

Затем Полбин был направлен в Оренбургскую школу летчиков «для прохождения практического обучения на

материальной части ВВС». Вместе с ним уехал Федор Котляр и другие курсанты.

Первые полеты курсанты проводили на У-1, который для тех лет уже считался довольно устаревшей конструкцией. Но зато самолет, сделанный из дерева, фанеры и специального полотна — перкаля, был очень надежен и послушен в полете и для первых самостоятельных полетов считался незаменимым. Да и, собственно, упражнения на нем выполняли самые простые. Взлет, выдерживание, набор высоты, один разворот, второй...

Кажется, все самое простое. Но не пошло сразу у Полбина дело. Когда садился в кабину и мысленно представлял себе полет, все было ясно. Вот самолет начинает разбег, ручка управления слегка отдается от себя и потом, когда скорость достигает взлетной, медленно выбирается на себя... Так он и делал, и земля уходила из-под самолета и пропадала где-то внизу. И все вроде бы получалось у него. До посадки. И хотя он тоже очень четко представлял себе эту завершающую часть полета, машина не могла у него принять надежное положение, коснувшись посадочной полосы сразу на три точки.

Первый раз дал такого большого «козла», что думал, самолет не выдержит, развалится. И хотя не ругал инструктор, на душе было — хуже не придумаешь. Не хотелось идти в казарму: так оскандалился. Считали лучшим «теоретиком», говорил обо всем толково, а как дошло дело до практики, так одни курьезы.

— Нет, шалишь, я свое возьму. — Полбин глянул на небо, такое же хмурое, как он сам, с серыми тучами, неприветливое, и торопливо зашагал от аэродрома.

Товарищи вели себя с ним будто ничего не произошло и все идет так, как нужно. Только когда легли спать и погасили свет, Полбин почувствовал дружеское прикосновение руки, услышал шепот Федора:

— Вань, ты не переживай, это ведь только начало, главное у нас впереди.

Полбин и сам знал, что им предстоит работать на других, более совершенных машинах: там и высота побольше, и скорость не та, что на У-1. И там вот нужно будет мастерство.

Он снова и снова продумывал каждый шаг, каждый элемент. На земле имитировал все те действия, которые надо делать в небе. И наверное, вот здесь, в Оренбургской школе летчиков, у него, будущего дважды Героя Советского Союза, рождалась способность вдумчиво анализировать каждый полет, до секунд рассчитывать каждое движение и к полетам относиться не как к повседневной, будничной работе, а как к творчеству художника, изобретателя.

После освоения программы на У-1 курсантов перевели на боевой самолет Р-1. Машина современная, надежная в полете. Нужна была предельная внимательность, точность, собранность и мыслей и действий. Вот здесь-то и стали уже проявляться незаурядные способности Ивана Полбина, его мгновенная реакция, умение молниеносно принимать правильные решения и думать о каждом полете. Не случайно, окончив школу, он был оставлен здесь инструктором.

Летчиками не рождаются, ими становятся. В труде, изнурительной учебе и даже в борьбе с самим собой, с собственной слабостью. Полбин в этом убедился. Но в те годы понял он и другое: одно дело учиться самому, отвечать только за себя, и совсем другое — быть в ответе за других.

Инструктор Иван Семенович Полбин воспитывал у курсантов точность, быстроту, четкость действий. То же, что сам приобрел за долгие годы учебы и считал это первоосновой всего обучения. Притом у него не было курсантов ни хороших, ни плохих. Всех считал в одинаковой мере способными освоить азы летной науки, остальное же зависит во многом от инструктора. Сумеет ли он привить подчиненному потребность постоянного самосовершенствования или научит его только ручкой управления двигать.

Бывало, перед полетами он пройдет перед строем курсантов, внимательно посмотрит каждому в лицо, объяснит задание и, только когда все обговорит на земле, начинает отработку упражнения практически. Однажды, когда курсант излишне долго устраивался в кабине, Полбин приказал ему повторить посадку:

— В кабину надо садиться в одно мгновение, с закрытыми глазами знать, где и что находится. Для победы в настоящем бою важны не часы, не минуты — секунды! — Он повернулся к курсанту, сухо отчеканил: — Кабина самолета не телега, потрудитесь научиться в нее садиться так, как подобает летчику.

Он всегда переходил на сугубо официальный тон, когда был возмущен.

Кто-то не выдержал в строю:

— Так он же из казацкого рода, с тихого Дона.

Полбин нахмурился:

— Отставить, — снова оглядел строй, тихо произнес: — Это, кстати, всех касается. Сегодня после полетов потренируемся.

Он был очень строгим инструктором. Некоторые однокашники считали, что перехлестывает Иван Полбин. Больше всех его группа работает. К тому же порою курсанты заняты тем, чего и в программе обучения нет.

Как-то Федор Котляр заметил Полбину:

— Ты, Иван, так занимаешься, будто скоро с ними в бой собираешься идти.

Полбин промолчал, только в ответ пожал плечами.

— Сразу всему и не научишься, — продолжал товарищ, — со временем сами до всего дойдут.

Полбин и на этот раз промолчал. И не потому, что ему нечего было сказать. Просто он вспомнил недавний разговор с секретарем Майнского райкома партии, куда он ездил в отпуск после окончания школы. Мать тогда здорово обрадовалась. Все смотрела на него и слезы вытирала, а потом прижалась к его груди, прошептала: «Жаль, Сеня не дожил, то-то обрадовался бы». А секретаря прежнего он уже не застал, перевели куда-то. Сменил его тоже толковый мужик, пожилой, из заводских. В армии не был, но здорово понимает и интересуется всем. Он потом посмотрел так задумчиво и говорит:

— Много работы теперь у вас будет. — Достал газету, показал приказ Реввоенсовета: — Читал? Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи считается теперь шефом над Военно-Воздушными Силами Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Так что ждите пополнения. — Секретарь умолк, провел рукой по выбритой до синевы щеке, спросил негромко: — Думаешь, они оставят нас в покое? Как бы не так. Между собой грызутся, а на нас зубы точат. Наша политика им здорово не по нутру. Оттого и вынуждена партия заботиться об армии, о ее техническом перевооружении. — Остановился против Полбина, глянул на него строго. — А ты учи комсомольцев, сам вырос из комсомола, так что обязан. Учи как следует, может быть, тебе с ними потом и в бой придется лететь...

* * *

— Ты что задумался? — вернул его к действительности голос Федора.

— Понимаешь, время у нас особое. Раскачиваться некогда.

Но еще больше летчик-инструктор Иван Полбин был требователен к самому себе. Он был уверен: для того чтобы отлично летать, недостаточно одних только тренировок в управлении машиной, надо еще знать теорию полета, устройство самолета до каждого винтика, болтика.

Когда пришел приказ несколько человек направить на освоение новой техники, не случайно фамилия Полбина была названа первой. Так он пересел на бомбардировщик. Полеты сразу же захватили Полбина. Было приятно чувствовать себя

повелителем этой мощной машины.

Полбин отлично завершил программу учебы и был назначен командиром корабля. Служить ему пришлось во многих местах. Но после его родной Волги из всех мест он больше всего полюбил Забайкалье. Ему, привыкшему к широким просторам, сразу же пришелся по нраву этот край. Особенно он любил летать над тайгой в ясный солнечный день, когда лучи сплетают зеркальную паутину между разлапистыми елями и самолет словно скользит по этой зеркальной глади, вышивая свой узор на таежном ковре.

Здесь, в Забайкалье, и произошла встреча, которая осталась в его сердце на всю жизнь. Вот как вспоминает об этом его жена Мария Николаевна Полбина:

— Давно это было, но хорошо помню, как Ваня вечером забежал домой, необычайно радостный, возбужденный, и громко, во весь голос: «Маня, завтра Чкалов к нам прилетает».

Я знала, кто такой Чкалов. Вся страна тогда следила за героическим перелетом АНТ-25. И мне, конечно, тоже хотелось увидеть знаменитый экипаж. Попыталась немного урезонить мужа.

«Это, конечно, хорошо, что Чкалов прилетает, но зачем же так кричать? Сына разбудишь».

«Ничего, ради такого события можно разбудить».

И бросился наглаживать форму. До утра так и не сомкнул глаз, готовился. А утром все уже были на аэродроме в Чите. И вот Чкалов, Байдуков и Беляков прилетели. Здесь же, у самолета, провели митинг. Валерий Павлович рассказал об особенностях перелета, о той заботе, которую проявляет Коммунистическая партия о развитии советской авиации.

Потом Чкалов беседовал с летчиками, техниками. Вопросов ему задавали уйму. Не успевал отвечать. Да только он больше руками показывал. Как шли, как преодолевали трудности. Здорово у него это получалось. А после он хитровато так посмотрел на всех, улыбнулся, спросил:

«Ну а волгари среди вас есть?»

Тут Ваня и назвался.

Обрадовался Чкалов. Стал расспрашивать о жизни, о делах, сам рассказывал о самолете, на котором Ваня летал. Когда прощался, сказал, что, может быть, на Волге еще встретятся. Да только не встретились они больше. А Ваня в тот день долго не мог уснуть. Все думал, думал, а потом вслух произнес:

«Какой прекрасный летчик! Какой человек!»

* * *

Летом 1939 года на Халхин-Голе проходила проверку боем эскадрилья бомбардировщиков, которой командовал капитан Иван Полбин. Летать приходилось в тяжелых условиях: нехватка воды, палящее солнце, перегрев моторов. И все-таки они летали, выполняли боевые задачи, помогали дружественному монгольскому народу отстоять свою народную республику. В это трудное время еще заметнее стал проявляться талант Полбина — командира, хорошего тактика, вдумчивого бойца.

Однажды эскадрилья получила приказ: произвести бомбометание по скоплению японских войск и техники. Полбин внимательно, до мельчайших деталей, насколько это можно было сделать по карте, изучил район предстоящих действий, стал готовить эскадрилью к выполнению задания. На земле отрабатывали все движения, элементы, которые предстояло проделать в воздухе; Особенно защиту от возможного нападения истребителей противника. Тут Полбин был особенно щепетилен. Добился, чтобы каждый командир экипажа четко представлял место своей машины в воздухе, точно выполнял все команды его, ведущего группы:

— При встрече с истребителями самураев, — давал он последние наставления, — держаться сомкнутым строем, ни в коем случае не расходиться. — Посмотрел на часы: — Сейчас отдыхать, вылет через два часа.

Эскадрилья взлетела в полдень. Полбин окинул взглядом машину, спокойно откинулся на сиденье. Пока можно расслабиться. Бомбардировщики шли хорошо, плотным строем. Со стороны могло показаться, что-самолеты идут слишком близко друг от друга и крылья вот-вот столкнутся. Но командир эскадрильи был спокоен. Все выверено, рассчитано, неожиданности исключены. Не случайно так много времени занимался с экипажами, учил их действовать в воздухе как единое целое, как организм, неделимый на части.

За линией фронта показались японские истребители — небольшие верткие машины, выкрашенные в белый цвет. Полбин подал команду сомкнуться. Самолеты еще теснее прижались друг к другу и продолжали полет вперед, к цели. Истребители тщетно пытались набрать высоту, взять превышение, но машины устаревшей системы явно уступали советским самолетам. Покружив в отдалении от группы — близко подходить боялись, — японцы убрались восвояси.

— Слабовата у японцев техника, — сказал Полбину штурман.

Полбин молчал. Ему вспомнились слова Чкалова, сказанные им при прощании там, в Чите, у самолета: «Признают нас уже империалисты. От истории ведь не уйдешь. А силу нашу

временами будут пробовать. Вот и надо вам порох всегда держать сухим».

Он посмотрел на часы. По времени уже должны были подходить к цели. Перевел взгляд на землю. Внизу вилась тонкая змейка дороги, по которой двигались люди, техника. И сразу же впереди, сбоку, расцвели белые шапки взрывов. Зенитки повели интенсивный огонь по бомбардировщикам. Полбин, сохраняя хладнокровие, продолжал вести эскадрилью. До расчетной точки последние метры. Только бы все выдержали. На короткое мгновение задержался на своих самолетах. Все шло по плану, никто не отвернул. Идут за ним, словно привязанные невидимой нитью. Приказал:

— Приготовиться, ложусь на боевой курс.

Смертоносный груз обрушился на головы японских войск. Внизу поднялись огромные фонтаны земли, клубы дыма, языки пламени. Бомбардировщики, продираясь сквозь разрывы зенитных снарядов, снова и снова заходили над целью.

Когда рассеялся дым, на земле виднелись остатки брошенной в бегстве техники. А вечером, после разбора полета, он писал жене письмо: «Манек! Я жив, здоров! Бьем зарвавшихся самураев!» Оторвался от письма. Надо будет сегодня же поговорить с секретарем комсомольской организации эскадрильи лейтенантом Пасхиным. Полбину нравился этот молодой летчик, который был одновременно смелый и скромный, лихой и расчетливый, которого все в эскадрилье называли непременно по имени-отчеству — Александром Архиповичем. Как человек, знающий толк в комсомольской работе, Полбин всегда интересовался жизнью комсомольцев эскадрильи. Вот и на этот раз, обсуждая план работы на месяц, он предложил:

— Надо бы, Архипович, беседу провести о значении наших побед здесь, на Халхин-Голе, но так, чтобы нам не расслабляться. Наши битвы на этом не кончились.

— Вот и хорошо, — обрадовался Пасхин и внес предложение Полбина в план.

Как-то комиссар полка М. А. Ююкин одобрительно заметил Ивану Семеновичу:

— Вижу, много времени ты, командир, уделяешь комсомолу. Опекаешь?

Полбин улыбнулся:

— Да вроде бы нет. — И признался: — А все-таки тянет к ним. Боевой народ. Мы тоже, наверное, такими были.

В ту минуту комиссар М. А. Ююкин не мог знать, что ему не суждено будет вернуться вместе со всеми. Через несколько дней при выполнении ответственного задания его самолет будет

подбит вражеским снарядом и загорится. Он прикажет своему экипажу покинуть самолет, а сам направит горящую машину в скопление японцев.

А эскадрилья Полбина совершит свой последний, девятнадцатый вылет. И снова, как было до этого, все машины вернутся на базу. Родина отметит подвиг Ивана Семеновича Полбина орденом Ленина. Летчики заправят машины и возьмут курс к родным «берегам». Иван Семенович Полбин радостно обнимет жену, детей. А потом снова уйдет летать на только что отремонтированной машине. И будет готовиться в академию, но поступить не успеет. Начнется Великая Отечественная война.

«Две группы скоростных бомбардировщиков под командованием майора Полбина, — сообщала фронтовая газета, — на бреющем полете внезапно обрушились на вражеские войска. Застигнутые врасплох фашисты, бросая оружие, в панике разбежались. Бомбами и пулеметным огнем бомбардировщиков было уничтожено несколько батарей противника на огневых позициях, колонна артиллерии на марше, обстреляны и разогнаны скопления пехоты. Летчики уничтожили десятки легковых и грузовых машин...»

А вскоре после этого вылета на аэродром пришла телеграмма, в которой пехотинцы горячо благодарили летчиков за успешную работу. «Ваши бомбы метко разили врага, — писали они, — прямым попаданием в легковую автомашину убит фашистский генерал».

Так встретил фашистов на родной земле крестьянский сын, воспитанник Ленинского комсомола, коммунист Иван Полбин. К сентябрю 1941 года он сделал более 70 боевых вылетов. Имя отважного летчика стало широко известно на фронте. Как командир-воспитатель, он не всегда мог вылетать на боевое задание, хотя его сердце, казалось, было с каждым экипажем. Но на земле дел тоже хватало. Учить летать других. И все же на самые ответственные задания вылетал сам во главе полка. Чаще всего это было в темные ночи, в непогоду, делали по два-три боевых вылета за сутки.

В одном из писем, на котором стояла еще дата 3 августа 1941 года, он писал жене: «Друг мой, воюю уже больше полмесяца. Люди работают прекрасно! Немцев бьем днем и ночью. Для них наш полк является страшной, неумолимой силой. Неоднократно, кроме благодарностей всему составу полка от командования, мы получаем выражение признательности от наших наземных войск, которым приходится помогать с воздуха».

Много подвигов во имя Родины совершил летчик — командир соединения, гвардии генерал-майор авиации И. С.

Полбин. В Ульяновском краеведческом музее имеется специальный уголок, посвященный знаменитому земляку. Сюда заботливыми руками музейных работников собраны различные фотографии Ивана Семеновича. На всех ранних и более поздних — серьезный человек с правильными чертами русского лица и вдумчивыми глазами, широким открытым лбом, копной пышных, аккуратно зачесанных назад волос, упрямым волевым подбородком. За годы войны менялся его облик, мужал его взгляд. Но неизменным он оставался в главном: в отношении к людям, в отношении к своему делу.

С каждым днем И. Полбин совершенствовал свое мастерство, воспитывал у подчиненных находчивость, мгновенную реакцию, умение быстро ориентироваться в сложной обстановке, анализировать бой, делать выводы. Эти качества ярко проявились в боевых вылетах в битве за столицу нашей Родины — Москву.

* * *

В один из ненастных дней, когда бушевала непогода и, казалось, земля смешалась с небом, скоростные бомбардировщики на бреющем полете пошли на врага. Они имели определенное задание: обнаружить скрытно подошедший резерв противника, уничтожить его. Пролетая над одной из деревень, занятых врагом, майор Полбин обратил внимание на тщательно замаскированную группу скотных дворов. «Зачем такая маскировка?» — мелькнула у Полбина тревожная мысль. Чутье опытного воздушного бойца подсказало ему, что враг затаился. Он еще раз прошел над «скотными дворами». Эта цель не была указана в боевой задаче. И все же Полбин решил бомбить. Летчики ударили залпом и тотчас убедились в прозорливости своего командира. От места бомбежки к небу поднялись густые черные клубы дыма горящих вражеских танков, автомашин, фургонов с горючим.

Летчики, ведомые Полбиным, всегда появлялись внезапно над головами фашистов. Он считал это одним из важнейших качеств летчика в современном бою — уметь сквозь гряды облаков и дождь подойти к противнику и обрушиться на него всей мощью. Сам водил группы так, чтобы скрытно выходили в тыл врага и били по скоплению боевой техники, живой силы, нанося им максимальный урон.

В один из таких боевых вылетов неожиданно в пылу боя из строя вышли оба мотора на самолете Полбина. А внизу территория, занятая фашистами. Казалось, смерть заглянула ему

в глаза, и он даже ощутил ее мгновенное холодное дыхание. На какой-то миг в память из далекого далека ударилось детство, с той самой дорогой проселочной, по которой его мать провожала в летную школу. Заскрипел зубами, впился глазами в надвигающуюся землю, словно хотел оттолкнуть ее от себя. Перетянул на свою территорию. Потом сам удивлялся, как долго планировал. Кто-то даже пошутил тогда:

— Везет командиру. Перед ним даже земля отступает.

Только знали все: везенье это — в летном мастерстве Ивана Полбина, его умении правильно и точно строить расчет. И к концу 1941 года на боевом счету Полбина было 3500 убитых фашистских солдат и офицеров, 160 танков, 370 машин, три дивизиона артиллерии, 18 вражеских самолетов, причем 12 из них уничтожены в воздухе. Орден Красного Знамени был наградой Родины отважному советскому летчику.

«...Все прекрасное, что имеет в своей жизни наше поколение, мы должны сохранить и сберечь... для наших детей, так же как берегли для нас наши деды и отцы в прошлом», — писал он домой. Ради этой победы, во имя будущего они каждый день шли в бой. Побеждали, теряли товарищей, с болью и горечью ожидая самолет на базу, хотя и знали, что он уже никогда не вернется. В один из вылетов погиб и бывший секретарь комсомольской организации эскадрильи на Халхин-Голе Александр Пасхин. Произошло это в дни октябрьского наступления фашистов под Москвой. Экипажи совершали по нескольку вылетов в сутки, наносили ощутимые удары по врагу.

Однажды ночью Полбин вылетел в паре с экипажем Александра Пасхина. Цель — уничтожить скопление танков. Гитлеровцы рвались к железной дороге между Москвой и Ленинградом. Танковые колонны шли под защитой специальных подразделений зенитной артиллерии. Над целью наши самолеты попали под жестокий обстрел, яркими факелами горели танки, освещая объекты для наших бомбардировщиков. Вдруг такой же факел вспыхнул в ночном небе рядом с Полбиным, и в тот же момент в наушниках прозвучал глухой взволнованный голос Пасхина: «Горим, командир. Стрелок убит. Идем на таран. Пасхин, Николаев...» Последние слова прозвучали как клятва двух коммунистов.

Горящий самолет врезался в самую гущу танков. Огромный столб огня поднялся в небо. Сильная взрывная волна подбросила самолет Полбина вверх...

Тяжело переживал командир гибель Пасхина. Любил он этого парня. Передавая его дневник комиссару, сказал с болью: «Какой летчик! Сколько мужества в нем было. И как погиб... Знаешь, там,

на Халхин-Голе, у нас комиссаром полка Ююкин был. Он так же погиб тогда. Теперь вот Пасхин. Надо собрать в ближайшее время комсомольцев, рассказать, каким Пасхин был, пусть знают, с кого брать пример, кому подражать. А за смерть Александра фашисты еще заплатят».

И снова водил он в бой новые эскадрильи. Свое место ведущего никому не уступал. Не мог. Первейшей обязанностью командира Иван Семенович считал личный пример. «Люди, чьи судьбы тебе вручены народом, поверят в тебя и пойдут за тобой тогда, когда они увидят тебя впереди и выше, увидят, что ты умеешь делать то, чему их учишь, так хорошо, как требуешь от них», — говорил он.

Звание Героя Советского Союза Ивану Семеновичу Полбину было присвоено после выполнения особо важного задания.

В районе железнодорожной станции Морозовская располагался крупный склад горючего, который особенно тщательно охранялся гитлеровцами. Его надо было взорвать. Командир дивизии предложил Полбину разработать тщательно операцию. Иван Семенович предложил бомбить бензосклад двумя самолетами. «Больше вероятности прорваться, да и противник не догадается».

Один из бомбардировщиков пилотировал сам Иван Семенович, второй — Л. В. Жолудев, ныне генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза. Задание летчики выполнили успешно. От прямого попадания бомб склад окутался густым черным дымом, сквозь который вверх пробивались огромные языки пламени. Сотни тонн горючего, так необходимого гитлеровцам для танков, автомашин, самолетов, были уничтожены.

В сентябре 1942 года полковник Полбин был отозван в Москву в штаб Военно-Воздушных Сил Красной Армии. Но через три месяца он снова попросился на фронт. «Оторвать меня от самолета — это непостижимое дело», — писал он жене. В феврале 1943 года Полбин — командир дивизии, в марте 1943-го он принял 1-й бомбардировочный авиационный корпус на Воронежском фронте. 112 молодых экипажей нужно было ввести в строй, отрабатывать технику пилотирования летного состава, радионавигации. Были выявлены серьезные недочеты в штурманской и бомбардировочной подготовке. Работа по подготовке корпуса к предстоящим боевым действиям предстояла огромная.

В это труднейшее время Полбин не только воевал, но учился и учил подчиненных. Под его руководством летчики тщательно исследовали конструктивные особенности самолета Пе-2, одного

из лучших пикирующих бомбардировщиков периода второй мировой войны. Командир и его пилоты открыли новые свойства, дополнительные возможности самолета. Полбин ценил и развивал инициативу подчиненных ему людей. Каждое полезное начинание стремился обратить на пользу общему делу победы над врагом.

Полбин был уже генералом, командиром авиационного корпуса, когда молодой летчик Самлин в одном из полетов выполнил на Пе-2 фигуры высшего пилотажа, что категорически делать запрещалось. Командир полка приказал наложить строгое взыскание на летчика. Позже Полбин вызвал Самлина, расспросил его о том, как проходил полет, ознакомился с расчетами. Спокойный, деловой тон молодого летчика действовал убеждающе. Смущало только одно. Выдержала ли конструкция самолета? Вскоре инженеры, тщательно обследовавшие машину, доложили, что повреждений нет. Искренне обрадовался, пожал крепко руку летчику.

— За инициативу спасибо. Целый переворот в бомбардировочной авиации произвели. А за самовольство командир полка правильно тебя наказал. В армии все-таки дисциплина прежде всего... — Затем наклонился к летчику и спросил: — Почему не доложил? Или думал, не поддержим?

В тот же день Полбин поднялся в воздух. Затаив дыхание летчики наблюдали за бомбардировщиком, который выполнял и другие фигуры высшего пилотажа. Некоторые тогда даже подумали, что этот пилотаж — плод уязвленного самолюбия. Но те, кто хорошо знал Полбина, понимали, что Иван Семенович десять раз сам выверит, прежде чем даст «добро». И уж если заинтересовался, значит, имеет виды на новые открывшиеся возможности самолета.

И действительно, после приземления Иван Семенович подошел к летчикам возбужденный, кивнул на Пе-2:

— Вот вам теперь и бомбардировщик и истребитель.

Пройдет совсем немного времени, пока летчики привыкнут к новым маневренным возможностям скоростного бомбардировщика. И не один фашистский истребитель удивится проворности Пе-2 в воздушном бою и найдет свою гибель от его мощного огня. Особенно отважно будет сражаться И. С. Полбин. На его счету будут не только сотни, тысячи тонн уничтоженных грузов, но и несколько сбитых в воздухе гитлеровских машин.

В письме домой 16 августа 1943 года он писал жене: «Я жив и здоров. Радуюсь со всем нашим народом успехам Красной Армии в боях летом 1943 года. Для нас особое значение имеет наш успех, ведь мы испытали всю горечь отступлений первых лет

войны. Мы уверены в нашем окончательном успехе, мы его организуем и добьемся. Я работаю со своими соколами на одном из важных направлений наступления наших войск! Вкладываю вырезку из газеты, прочтя которую представишь себе некоторые вопросы».

Это была его статья «Комбинированный бой «Петляковых-2», в которой он писал:

«...Группа из 17 самолетов получила задачу бомбардировать железнодорожные эшелоны противника на станции А. Решили бомбить и штурмовать с горизонтального полета из-под облаков. Наша группа удачно ударила по станции, подожгла два эшелона, взорвала склад боеприпасов, разрушила ряд зданий и сожгла много автомашин. Делая второй заход, мы увидели, что другая железнодорожная станция, находившаяся рядом с первой, еще более забита составами, и повели самолеты на этот объект.

Сильные взрывы и пожары подтвердили правильность этого решения.

Когда и со второй станцией было покончено, я развернулся от цели в сторону своего маршрута и через несколько минут увидел на своей высоте в кильватерной колонне 8 Ю-87. Мы находились над вражеским аэродромом. Внизу подруливала к старту еще одна группа «юнкерсов».

По команде: «Внимание, в атаку, за мной!» — резким поворотом в сторону группы противника, наращивая скорость, пошел на сближение. Электроцепь оружия и освещения прицела включена. Молниеносно сокращается расстояние между группами Пе-2 и Ю-87. Заметив нас, гитлеровцы, теряя боевой порядок, попытались мелкими группами уйти с разворотом, но было поздно. Я дал первую очередь с дистанции 800 метров, «юнкерс» вспыхнул и камнем пошел вниз. В то же время часть экипажей группы занялась штурмовкой аэродрома и подожгла два немецких самолета на земле. Почти одновременно удачными атаками сбили по одному Ю-87 гвардии лейтенант Плотников и стрелок-радист Серебрянский...

В результате воздушного боя группа моих пикировщиков уничтожила 6 самолетов Ю-87 и сорвала задуманный немцами вылет на бомбометание по нашим войскам. Одновременно истребители прикрытия (ведущий гвардии майор Носов) сбили 3 Ю-87, 3 Ме-109 и 1 ФВ-189. В общем итоге немцы потеряли 13 машин».

* * *

Отменно проявили свои новые качества Пе-2 во время жарких боев на Курской дуге. Открытые на фронтовом аэродроме маневренные возможности пикирующего бомбардировщика пригодились в боях с вражескими истребителями, которые имели задачу не пропустить к наступающим немецким частям ни одного советского бомбардировщика. И вот в одном бою группой «Петляковых», защищавшихся от нападавших «мессершмиттов», было сбито шесть немецких самолетов. Два из них сбил Полбин.

Пикирующие бомбардировщики И. С. Полбина громили танковые колонны под Смоленском и Ржевом, под Москвой и Сталинградом, под Миллеровом и Харьковом, под Белгородом и Курском. И когда в сомкнутом боевом строю над линией фронта одна за другой проносились эскадрильи бомбардировщиков, которыми командовал Иван Семенович Полбин, бойцы-пехотинцы с чувством гордости и уважения говорили: «В воздухе гвардейцы Полбина!»

Как бы ни был занят или загружен Иван Семенович, всегда находил время, чтобы между дел поинтересоваться у командира полка: «А как у тебя этот новенький, Новиков, кажется, его фамилия?» Мог и слетать в паре с лейтенантом, посмотреть его в воздухе.

Характерно высказывание на этот счет Маршала Советского Союза И. С. Конева: «Я знал, что Полбин и под конец войны продолжал сам летать, и во время Берлинской операции через генерала Красовского и его штаб приказал без моего ведома не выпускать его с аэродрома. Было вполне достаточно, чтобы он с командного пункта руководил боевыми действиями подчиненных — обстановка теперь не требовала его личного участия в боях».

И все-таки он летал, лично обучал молодых летчиков. Потому что не мог без неба, без работы с людьми.

Как-то он узнал, что молодой летчик, недавно прибывший из школы, пожаловался командиру на непослушность бомбардировщика при вводе в пикирование на 60-70. Оттого и бомбы ложатся далеко от цели. Поинтересовался тогда Полбин:

— Что, может, машина неисправна?

— Да нет, исправна. Дело тут в другом. В школе учили одному, а здесь совсем другое.

Полбин задумчиво посмотрел на высокого худощавого парня с бледным веснушчатым лицом, спросил спокойно:

— С пикированием, конечно, в училище бомбить не учили?

Летчик тихо ответил:

— Нет.

Какое-то мгновение Полбин размышлял, затем приказал:

— Приготовиться к вылету, атакуем аэродром.

Они взлетели парой. Набрали высоту. Лейтенант шел сзади слева, на месте ведомого. Полбин первым бросил бомбардировщик в крутое пикирование. Привычно сдавило уши, глаза впились в прицел. Это была его атака. Тот миг, ради которого он жил сейчас на войне. Земля росла, вспучивалась огромным серым шаром. Когда до нее оставался тот предел, который переступать было нельзя, потянул штурвал на себя. Уходил на высоту и наблюдал за атакой молодого летчика. И с самого начала пикирования опытным глазом он понял ошибку лейтенанта, подумал с досадой: «В пикирование вводит с креном, а потом уже выровнять не умеет. Трудно».

Когда приземлились, Полбин поднял сломанную ветку, стал быстро чертить на песке:

— Смотрите, что у вас получается. При отжиме руля высоты самолет, опуская нос, поворачивается вокруг своей поперечной оси. В результате получается крен. Что надо делать? — Внимательно посмотрел на лейтенанта, на окруживших его летчиков. — Нужно доворачивать нос самолета рулем направления...

Полбин отбросил ветку, посмотрел на командира полка. — А вообще-то, следует с самого начала добиваться точности при вводе в пикирование. Только для этого тренироваться надо больше. — Приказал жестко: — Неделя на переучивание. Потом доложите.

Командир полка хотел возразить:

— Не успеем, товарищ генерал.

— Успеете, да и больше нельзя, у войны свои сроки. — Улыбнулся летчику: — Ну а сам что скажешь, лейтенант? Комсомолец, наверное?

— Так точно, комсомолец. — Опустил вскинутую было к шлемофону руку, четко ответил: — Переучусь, товарищ генерал.

Человек огромной кипучей энергии, влюбленный в свою профессию, Полбин умел зажигать людей, как он говорил, «держать народ на подъеме». Для этого он всегда находил такие слова, чтобы мысль его была понятна и доступна каждому летчику, механику и обязательно находила в сердце какой-то отклик. Один из участников рассказывает о партийном собрании в одном из полков, проходившем в длинном деревянном сарае, как видно, служившем в свое время для хранения сельскохозяйственных машин. В сарае было многолюдно. Некоторые пришли на собрание прямо с полетов. Ясно слышался голос Полбина:

— Недавно прочитал я в «Красной звезде» статью писателя

Павленко, «Маневр» называется, прочитайте потом, кто еще не успел. Одно место там есть, где говорится, что хорошая партийная работа должна растворяться в деле, как сахар в стакане чая...

Несколько мгновений стояла тишина. Очевидно, Полбин, сделав паузу, обводил взглядом слушателей. Была у него такая привычка. Потом опять донесся его голос:

— Хорошо сказано, а? По-моему, очень правильно!

Партийную работу надо оценивать не только по количеству мероприятий, записанных в книжечку, — мол, и то сделали, и это провели... По делам, по результатам надо оценивать, по тому, как мероприятия «растворились» в массе коммунистов, как они их настроили, какие принесли плоды... А вот возьмем теперь вопрос о работе с молодыми штурманами и об участии в этой работе нашего партбюро. Беру первую часть этого вопроса — насчет штурманской ориентировки...

Иван Семенович говорил еще довольно долго. О штурманской выучке молодых летчиков, о том вкладе, который должно делать партийное бюро в обучении и воспитании авиаторов-комсомольцев. Слушали его внимательно. А когда стали принимать решение, Полбин несколько раз поднимался и вносил предложения: «По-моему, это место нужно исправить так...» И четко формулировал свое предложение.

Упорные бои, в которые Полбин водил своих летчиков, рождали героев. Одним из них был лейтенант Филипп Демченков. Он выделялся среди своих сверстников исключительными способностями в летном деле, считался мастером бомбового удара и разведки. Иван Семенович по-отечески любил этого летчика, говорил о нем с большой гордостью, как, впрочем, и о многих других своих соколах.

Воспитанные Полбиным, молодые летчики идут на самые рискованные операции, проявляя при этом незаурядное мужество, выдержку и хладнокровие. Двадцатидвухлетний Демченков в одиночном бою сбивает немецкий дальний бомбардировщик. Летчик Пинский, спасая жизнь своего боевого друга лейтенанта Косова, привел горящий самолет на свой аэродром. Командир звена старший лейтенант Островский, раненный осколком зенитного снаряда, продолжал вести самолет на цель... Это далеко не полный список летчиков-комсомольцев, которые учились у него, Полбина, воевать, защищать Родину. Многим из них было присвоено звание Героя Советского Союза.

Опытный боевой летчик, командир, обремененный большими заботами, находит время в перерывах между вылетами за грубо сколоченным столом, а то и просто на планшете писать о том, что

считал необходимым донести до всех авиаторов: как лучше бомбить, как добывать победу в бою. Из-под пера И. С. Полбина в годы войны вышло немало статей, опубликованных в различных журналах, в которых он не просто делится опытом, а научно обосновывает значение нового метода бомбометания в современной войне, дает практические рекомендации молодым летчикам по действию в воздухе.

Так, в одной из статей, «Пикирующий удар, его преимущества и особенности», он писал о том, что в современной войне войска и оперативные тылы располагаются на больших площадях и представляют собой цели узкого либо точечного характера. Нет уже таких густых скоплений людей, артиллерии и различной техники, как это имело место в прошлом. Артиллерия на опорных позициях обычно располагается в шахматном порядке, причем орудия значительно удалены друг от друга. Танки, даже на исходных рубежах, принимают такой порядок, при котором поражение огнем авиации наименее вероятно.

Он был твердо уверен, что бомбометание с горизонтального полета даже на средних высотах надежно поражает только очень большие площадные цели и совершенно не обеспечивает попадание бомб в объекты, имеющие малую площадь. «Отечественная война, — писал он, — изобилует моментами, когда самые ожесточенные схватки вспыхивали из-за обладания небольшими высотами, а бои на улицах некоторых населенных пунктов принимали баррикадный характер. Ясно, что поражения цели здесь можно достигнуть только нанесением удара с абсолютной точностью. Таким способом является бомбометание с пикированием».

Полбин разработал целую теорию, в которой доказывал преимущества нового способа бомбометания над существующим, составил методику его проведения, в которой основную роль отводил командиру экипажа. «Все его действия по управлению машиной и совмещению прицела с целью строго координированы и сосредоточенны», — неоднократно подчеркивал он. «Если летчик отлично владеет техникой пилотирования, пикировщик выдерживает расчетные данные при любых условиях. И, несмотря на то, что скорость самолета остается почти такой же, как при горизонтальном способе бомбометания, меткость поражения возрастает, точность попадания достигается также благодаря тому, что при пикировании бомба некоторую часть своей траектории проходит вместе с самолетом и является управляемой».

Боевая жизнь летчиков И. С. Полбина, их подвиги были лучшим доказательством его мыслей и выводов. Пикирующие

бомбардировщики успешно громили гитлеровских захватчиков на Воронежском и Степном фронтах, в боях за Днепр, уничтожали пехоту и технику в Корсунь-Шевченковском «котле». Сам командир не раз водил группу в бой. Отлично владея техникой пилотирования и обладая редким качеством — умением ориентироваться в любой обстановке, он успешно летал днем и ночью. В личном деле описывается такой эпизод:

«В ночь с 9 на 10 июня 1943 года в паре с командиром авиаэскадрильи майором Леехом произвел дважды бомбардирование аэродрома противника «Микояновка», где к этому времени было сосредоточено около 100 самолетов противника истребительного и бомбардировочного типа. Произвел 8 заходов, сбросил бомбы с 1200-1500 метров прицельно. При новом вылете-заходе был атакован звеном ночных истребителей противника. Тов. Полбин, имея запас горючего на 16 минут, раненого стрелка-радиста и поврежденный самолет, успешно провел бой и в исключительно трудную ночь при отсутствии прожектора посадил самолет Пе-2 на свой аэродром».

В 1944 году авиакорпус, которым командовал Полбин, принимал участие во Львовско-Сандомирской операции в составе 1-го Украинского фронта. В один из ответственных моментов сражения противник готовился в районе Зборова нанести сильный контрудар по наступающим частям Красной Армии. Против танков фашистов была брошена бомбардировочная авиация. Несколько часов подряд продолжались беспрерывные атаки с воздуха. Замысел гитлеровцев был сорван.

Интересны в этом отношении показания пленного офицера 1-й танковой дивизии, которые приводятся в воспоминаниях генерал-майора авиации в отставке Ф. И. Качева — бывшего начальника штаба 6-го гвардейского авиакорпуса. «15 июля между 14 и 15 часами после второго массированного удара бомбардировщиков 1-я танковая дивизия потеряла приблизительно 75 процентов техники. До 60 танков сгорело в лесу, еще не сделав ни одного выстрела с того момента, как они вышли с завода. 113-й мотополк, приданный дивизии, разбит. От него осталось 60 человек, которые были сведены в одну роту».

Особое место в военной биографии И. С. Полбина как летчика, командира и подлинного новатора тактики бомбардировочной авиации занимает его знаменитая «вертушка».

История «вертушки» вобрала в себя и неудачи и победы, долгие споры и раздумья. Все было. Человек аналитического ума, большой военной выучки, Полбин понимал, что горизонтальный способ группового бомбардирования точечных целей

малоэффективен. Можно сказать, вообще уже изжил себя.

Сколько потрачено горючего, бомб. А люди? Сколько молодых сильных сердец перестало биться, напоровшись на смертельную очередь истребителя или на зенитный снаряд, так и не сбросив свой смертоносный груз на цель.

— А все оттого, что бьем растопыренными пальцами по стеклу и пытаемся разбить его, — высказал он однажды с досадой комиссару.

— Что же ты предлагаешь?

Полбин помолчал задумавшись, потом негромко произнес:

— В одну точку кулаком надо бить, тогда и удар будет чувствителен.

Обсуждали, спорили, делали расчеты. Когда новый тактический прием бомбардирования целей был оговорен и не оставалось никаких сомнений, И. С. Полбин сам повел несколько эскадрилий на бомбежку переправы, по которой фашисты подвозили пополнение и которую его летчики пытались не раз бомбить. Он повел группу в бой, потому что знал, насколько это важно — правильно организовать первый бой в новом тактическом исполнении, чтобы добиться в нем большой победы.

Пикирующие бомбардировщики сделали всего лишь два захода. Бомбы легли точно в цель. Переправа вместе с находившейся на ней техникой и вражескими солдатами рухнула в бурлящую воду.

«Вертушка», как наиболее эффективный метод уничтожения точечных целей, завоевала всеобщее признание у всех летчиков-бомбардировщиков. В каждом полку, соединении знали и применяли этот полбинский метод. И все же наиболее мастерски им пользовались летчики соединения И. С. Полбина. Они стали асами своего дела, разрушая мосты, железнодорожные станции, уничтожая пехоту и технику противника.

Вот как описывал в 1944 году один боевой вылет группы бомбардировщиков, ведомой И. С. Полбиным, специальный корреспондент «Красной звезды» майор В. Земляной:

«Первая четверка, подминая под себя потрескивающую от жары землю, взмыла в воздух. За ней вторая, третья... Прошло не больше минуты, как двадцать Пе-2 уже поднялись в небо и компактной группой ушли на запад. Сразу стала заметна высокая слетанность. Но вот по сигналу ведущего этот строй как бы разломился и через несколько секунд приобрел иной вид. Пикировщики вытянулись в одну длинную цепочку, напоминая косяк журавлей. Они построились в так называемый правый пеленг, изготовившись к бомбометанию. Под нами лежала линия фронта, обозначенная разрывами снарядов и дымом пожаров.

«Вертушка» началась с того, что ведущий самолет развернулся влево и перешел в стремительное пикирование. За ним через несколько секунд последовал второй пикировщик, затем третий, четвертый. Потеряв почти 1000 метров высоты и сбросив одну бомбу, ведущий не менее стремительно стал подниматься вверх и вскоре оказался в хвосте последнего самолета группы. С этого момента замкнулся боевой круг, составленный из двадцати машин. Образовалось как бы гигантское колесо, диаметром больше километра. Оно с огромной скоростью вращалось в наклонной плоскости, разрывая своими зубьями вражескую оборону. За один поворот этого колеса сбрасывалось двадцать увесистых бомб, и каждая из них направлялась в свою цель. По воле командира пикировщики меняли направление удара, отыскивая всякий раз новые объекты атаки.

Первая атака пикировщиков была направлена на балку, где предполагалось скопление боевой техники немцев. Это место просматривалось лишь при снижении. На выходе из пикирования я разглядел там десятка два автомашин. Некоторые из них уже горели. Зато в стороне, километра за три, на опушке небольшой рощи хорошо стали видны немецкие танки и артиллерия, очевидно, немцы успели до нашего подхода переменить место сосредоточения своего резерва. Тогда немедленно колесо нашей «вертушки» повернулось. В первом заходе была произведена как бы доразведка цели, и в этом сразу сказалось преимущество такого способа бомбометания. Теперь уже бомбы неслись в самую гущу вражеской техники, подготовленной для контратаки.

После того как наше колесо четыре раза обернулось вокруг своей оси, над рощей образовалось огромное облако черного дыма. Бомбы, сброшенные пикировщиками, сделали свое дело. На земле горела немецкая техника, рвались боеприпасы, взлетали на воздух блиндажи вместе с их обитателями. А неподалеку из другой рощи уже выползали наши танки. В развернутых боевых порядках они шли в атаку, используя удар пикировщиков. Заметив их, наш командир переместил «вертушку» в глубину вражеской обороны. Он разыскивал теперь скрытые огневые позиции немецкой артиллерии.

Наконец пикирование прекратилось. Самолеты быстро построились в группы по пять машин, сбросили в дополнение ко всему серию бомб о горизонтального направления, а потом снизились до бреющего полета и начали обстреливать вражеские позиции из бортового оружия».

* * *

Выросший на благодатной волжской земле, воспитанный Ленинским комсомолом, Полбин был отважным, безумно храбрым летчиком, талантливым командиром, неутомимым исследователем, подлинным новатором авиационной тактики. «Лучше всех бомбил генерал, дважды Герой Советского Союза Иван Полбин. Летчик подлинной чкаловской хватки, он во всей нашей бомбардировочной авиации считался непревзойденным мастером пикирующих ударов», — писал о нем трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин.

Ему не удалось увидеть день нашей Победы. Всего лишь каких-то восемьдесят пять дней отделили его от этого всенародного праздника. Так мало после долгого и утомительного четырехлетнего пути.

Операция Висла — Одер была его последней. Возглавив группу пикирующих бомбардировщиков, гвардии генерал-майор авиации И. С. Полбин повел ее для удара по окруженному немецкому гарнизону в городе-крепости Бреслау. Прямое попадание вражеского снаряда выхватило из девяти бомбардировщиков один самолет — самолет ведущего.

Так 11 февраля 1945 года оборвалась жизнь верного сына нашей Родины, отважного летчика, коммуниста И. С. Полбина. А 6 апреля 1945 года он был награжден второй медалью «Золотая Звезда» посмертно.

Родина бережно хранит память о тех. кто мужественно боролся за ее свободу и независимость. Сегодня имя дважды Героя Советского Союза гвардии генерал-майора авиации И. С. Полбина носит село, бывшее Ртищево-Каменка. Здесь открыт памятник в честь прославленного летчика. Его имя присвоено Карлинской школе Майнского района, в которой он учился и где вступил в комсомол, Оренбургскому высшему военному авиационному училищу.

О жизни и борьбе И. С. Полбина рассказывают материалы, представленные в экспозициях областного краеведческого музея, зала Великой Отечественной войны Ульяновского филиала Центрального музея В. И. Ленина, музея И. С. Полбина 46-й школы Железнодорожного района города Ульяновска, музея 846-й школы города Москвы, расположенной на улице Полбина.

Проходят годы. Уводят в небо стремительные ракетоносцы сыновья тех, кто в опаленном войной 41-м принял бой. И среди них, в строю крылатых, есть место и его, летчика, коммуниста, воспитанника Ленинского комсомола, дважды Героя Советского Союза Ивана Семеновича Полбина.

Даты жизни и деятельности И. С. Полбина

1905, 11 февраля — День рождения И. С. Полбина.

1922 — Вступил в Ленинский комсомол.

1927 — Вступил в члены ВКП(б). Призван на действительную военную службу.

1929-1931 — Курсант школы пилотов.

1932-1933 — Летчик-инструктор Оренбургской школы военных летчиков.

1933-1936 — После переучивания И. С. Полбин — командир экипажа ТБ-3.

1936-1938 — Командир отряда ТБ-3.

1938-1939 — Командир эскадрильи, участие в боях против японских империалистов на реке Халхин-Гол, награжден орденом Ленина.

1939-1942 — Командир бомбардировочного полка, участие в боях при обороне Москвы, Сталинграда, награжден двумя орденами боевого Красного Знамени, присвоено звание Героя Советского Союза.

1942-1943 — Работа в штабе ВВС, командир авиационной дивизии.

1943-1945 — Командир авиационного корпуса, гвардии генерал-майор авиации.

1945, 11 февраля — Сбит в районе Бреслау огнем вражеской зенитной артиллерии, самолет взорвался в воздухе.

1945, 6 апреля — Присвоено звание дважды Героя Советского Союза (посмертно).

Краткая библиография

И. С. Полбин. Пикирующий удар, его преимущества и особенности. — «Вестник Воздушного флота», 1944, № 11-12, 6-10.

И. С. Полбин. Борьба пикировщиков с артиллерией. — «Вестник Воздушного флота», 1944, № 15-16, с. 14-18.

Е. Дырин. На боевом курсе. — «Ульяновская правда», 19512.

Г. Василевский, И. Дынин. Генерал Полбин. — «Красная звезда», 1971, 10 февраля.

М. Постоловская. Рыцарь пятого океана. — «Ульяновская правда», 1975, 9 февраля.

«Вестник Воздушного флота», 1949, № 7.

Степан Супрун

Хочу опушками сорочьимя
Пройти к дымящейся реке...
Хочу найти могилу летчика
В сухом и частом сосняке.

Анатолий Жигулин

Автор: В. Фадеев

В тот день, после полудня, многие жители близлежащих деревень — Монастыри, Паньковичи, Сурновка, а также солдаты, которые находились в Друцком замке, были свидетелями воздушного боя.

В разрыве облаков проплыл натужно гудящий самолет-бомбовоз с крестами и скрылся за лесом. Следом вынырнули еще шесть со свастиками на хвостах. Военный наблюдатель из Друцкого замка отметил — «фокке-вульф», два двухмоторных «юнкерса» и четыре истребителя-«мессершмитта». И вдруг, невесть откуда взявшись, наперехват им метнулся «ястребок» с красными звездами на крыльях. В небе затрещали пулеметы; МиГ-3 и «мессершмитты» закружились вертикальным эллипсом-каруселью. Советский «ястребок» кинулся на одного своего преследователя и поджег его. Но задымил хвост и у МиГа. Чертя небосклон полосой дыма, наш самолет стал снижаться, срезая макушки деревьев. Женщины-колхозницы, пасшие коров за деревьями, видели: три «мессершмитта», окружив МиГ слева, сзади и справа, шли за ним, как на параде, и над самой стеной леса взмыли вверх. МиГ приземлился на лесной опушке. Женщины какой-то момент ждали, что советский летчик выскочит из кабины горящего самолета, но самолет вдруг весь вспыхнул: в нем что-то взорвалось... С улицы деревни Монастыри было тоже видно, что летчик посадил горящий самолет в полутора километрах — в урочище Малинники. Туда кинулось несколько мужчин и ребятишки. Они бежали через пшеницу, подгоняемые желанием помочь пилоту. Но безжалостное пламя не выпустило летчика из своего плена. В синей дымящейся гимнастерке, обгоревший сверху, он неподвижно сидел в открытой кабине, пальцы левой руки все еще сжимали рычаг. На запястье чернел кружок часов. У обугленной, спекшейся раны на груди мерцал конус золотой звездочки. Один из подбежавших увидел на тлеющей одежде пластинку значка, обтер ее рукавом, и

засветились буквы: «Депутат Верховного Совета СССР». Несколько минут спустя к опушке леса из Друцтсого замка приехала машина с офицером и солдатом. Они сняли с пилота Звезду Героя, кобуру с пистолетом и, попросив крестьян похоронить летчика, уехали.

Кто же этот летчик? Почему один бросился в схватку с шестью фашистскими самолетами? Ни в Друцком замке, ни в районном городе Толочине уже никто не задавался такими вопросами. Было не до того. Танковые колонны немцев приблизились к Толочину, гул канонады доносился до полей и леса, среди которых затаились деревни. Немцы заняли Минск, бомбили Борисов.

Утром другого дня колхозный пчеловод Денис Петрович Василевский и кладовщик Андрей Ефимович Акулович, люди уже немолодые, пошли с лопатами в урочище хоронить летчика. С часу на час фашистские танки и мотоциклы могли въехать в деревню Монастыри. Выкопав неглубокую яму, застелив ее листами обшивки самолета, колхозники осторожно уложили тело пилота на дно, покрыли его жестью, забросали землей и дерном.

НА ФРОНТ!

Он был военным летчиком-испытателем. Служил в Научно-испытательном институте Военно-Воздушных Сил Красной Армии.

В июне Степан отдыхал в санатории города Сочи. Воскресное утро 22 июня ничем не отличалось от других — солнечное и праздное. В двенадцать часов дня все палаты и коридоры санатория насторожились. В репродукторе звучал голос Молотова. Фашистская Германия вероломно напала на нашу страну, немецкая авиация бомбит Киев, Ригу, Севастополь, Брест, Бобруйск...

Через несколько минут Степан с чемоданом в руке ужо торопливо шагал по дороге к аэродрому. Самолетов в Москву не было. Ни телефонные звонки, ни удостоверение депутата Верховного Совета СССР не помогли вырваться из Сочи раньше вечера. В Москву Супрун прилетел только на рассвете 23 июня.

Тревога за судьбу авиации, за армию, когда он прослушал утреннюю сводку с театра военных действий, усилилась. Приехав домой, он стал звонить в Кремль, чтобы записаться на прием к Сталину.

Потом он звонил куда-то еще, ничего не добившись, побежал во двор к своей «эмке», умчался на аэродром.

На аэродроме у ангара он столкнулся с Петром Стефановским.

— Слыхал? Немцы разбомбили наши аэродромы! — сказал Стефановский. — Сотни самолетов не успели взлететь...

— Я пойду на прием к Сталину, — вдруг заявил Супрун. — Поехали со мной в Кремль?

И Степан изложил свою мысль о создании полков из летчиков-испытателей.

— Езжай, пожалуй, один, ты депутат, тебе легче будет пройти...

До того, как ехать в Кремль, надо срочно закончить дело, не завершенное до отпуска. В ангаре экземпляр новейшего истребителя Як-1М. Превосходная штука! Степан испытывал ее. Еще разок-другой взлететь, убедиться в машине не помешает.

Як вывели на взлетную полосу. Степан садится в кабину. Три лопасти винта оживают, сливаются в полупрозрачный диск. Еще несколько минут — и колеса, срываясь с места, стремительно бегут в воздух. Крылья подбираются к облачку, сверлят его, затем самолет пикирует — и на летчика налетает роща, увеличиваются в размерах дома, сады, огороды, несутся навстречу телефонные

столбы...

«Як лучше «мессера», — восхищается Степан, ведя машину на посадочную полосу.

В кабинете он твердой рукой выводит отчет об испытании истребителя: «Як нужен фронту!»

Вернувшись с аэродрома домой, Степан сел на диван к телефону. Он ждал звонка из Кремля. Томительные минуты. Периодически включая радиоприемник, вылавливал новости С фронта. Зазвонил телефон, Степан схватил трубку, но в ней ломкий басок матроса из Севастополя, который, очутившись в Москве, вспомнил про депутата и передал привет от Черного моря.

Наконец Степан услышал и узнал голос помощника Сталина — Александра Николаевича Поскребышева:

— Степан Павлович, срочно приезжайте...

Одернув полы кителя, Степан вступил в приемную. Его провели в кабинет, где за столом были Ворошилов, Молотов, Калинин... Прохаживаясь по ковру, Сталин курил трубку. От его острого взгляда не ускользнул южный загар пилота.

— Отдохнули, товарищ Супрун?

— Так точно, товарищ Сталин, в самый раз...

— Что у вас за предложение?

Сбиваясь от волнения, Степан кратко изложил: можно срочно сформировать четыре-шесть полков из военных летчиков-испытателей.

— Мало, — сказал Сталин. — Нужно двадцать-тридцать полков...

Супрун пояснил, что такого количества летчиков в институте нет; те, что могут вылететь на фронт, — это отважные и опытные люди, они немедленно ответят ударом на удар немцев, проверят машины в бою, дадут замечания по улучшению конструкции новых самолетов, изучат тактику и боевые качества их. Это подымет моральный дух наших летчиков!

— Испытатели нужны в тылу! — заметил кто-то из присутствующих.

— Лучшее испытание военного самолета — в бою, — возразил Супрун.

Ворошилов одобрительно кивнул. Сталин согласился: в данной ситуации предложение депутата экстренно создать новые полки из лучших летчиков своевременное.

— Постарайтесь организовать больше добровольцев, — обратился он к Супруну. — Срок создания частей — трое суток.

В первые сутки на земле и в воздухе советская авиация потеряла 1200 самолетов. Огромную брешь надо было чем-то

закрыть. Приказ Сталина давал Супруну чрезвычайные полномочия. О готовности новых частей Степан Супрун обязан докладывать прямо в Кремль.

Закрыв за собой дверь, Степан понял, какие трое суток ожидают его впереди.

24 июня. В этот день он первым появился в кабинете начальника НИИ ВВС; здесь собрались руководители института и Наркомата авиапромышленности. Весть о том, что начинается запись добровольцев на фронт, быстро облетела все отделы и кабинеты; летчики в коридорах собирались группами, обменивались мнениями. Когда Степан вышел в фойе, то тут уже ему показали списки добровольцев. В каждую эскадрилью и звено вступали по желанию. Костяком полков становились летчики, бившие японских самураев в небе Китая, Монголии и фашистов в Испании. С заводов были затребованы самолеты новейших марок МиГ-3, ЛаГГ-3, Ил-2, ТБ-7...

А Супруна беспокоила еще судьба истребителя Як-1М. С этой машиной у Степана Павловича были особые отношения. Как вспоминал позднее Стефановский, однажды Супрун в беседе с конструктором Яковлевым сказал:

— А почему бы вам не попытаться создать легкую маневренную машину для истребительной авиации?

Яковлев улыбнулся и промолчал. А через некоторое время на аэродроме появился изящный одноместный «ястребок» И-26. Мощный мотор М-105 водяного охлаждения: два пулемета, стреляющие через винт; в развале цилиндров — 20-миллиметровая пушка. Новая машина получила имя Як-1.

Як объезжал в небе известнейший летчик-испытатель Юлиан Иванович Пионтковский. Малоразговорчивый, спокойный Юлиан с первых полетов оценил превосходный воздушный аппарат и с упрямством наездника испытывал машину. 27 апреля 1940 года он крутил под облаками «бочку», которая никак не получалась. Самолет взмывал вверх, снижаясь, ложился на спину. И вдруг кувыркнулся вниз...

Репутацию Яка, погубившего летчика, сразу же взялись спасать С. П. Супрун и П. Ф. Федрови. Важно было разбить доводы, что Як — машина ненадежная: не выходит из штопора, на ней трудно выполнять высший пилотаж.

«При оценке этих самолетов его мнение часто было решающим», — заметил много лет спустя о Супруне авиаконструктор Яковлев и так описал последнюю встречу с ним:

«Мы прошли с ним в сборочный цех, где находился готовый к отправке второй экземпляр этого самолета, предназначенного для серийного завода в качестве образца.

Супрун сел в кабину, прастегнул ремни. Осмотрелся.

Похвалил конструкторов за то, что они так быстро осуществили в этом самолете ранее рекомендованные им улучшения, облегчающие сложную работу летчика-истребителя в полете.

Степан Павлович был частым гостем в нашем конструкторском бюро. Его у нас очень любили. Он привлекал своей жизнерадостностью, приветливостью. Высокий, стройный шатен с обаятельной внешностью, всегда опрятный и щеголеватый, в своей синей летной форме, он был красавец в полном смысле этого слова.

В этот раз Супрун был особенно оживлен и все говорил о своем желании отправиться поскорее на фронт, чтобы лично помериться силами с немецкими асами.

Прощаясь, мы крепко пожали друг другу руки, и он взял с меня слово, что первые модифицированные серийные Яки попадут в его будущий истребительный полк. Я от всей души пожелал этому замечательному человеку успеха в его смертельно опасной работе. Он прямо с завода уехал в генеральный штаб хлопотать насчет организации своего полка».

В Отчете Супруна об облете самолета Як-1 (модифицированного) с мотором М-105 говорится:

«На взлете поведение самолета такое же, как и самолета Як-1, немного только увеличилась длина разбега. По технике пилотирования самолет Як-1М еще проще, чем самолет Як-1...

...Самолет представляет большую ценность своей простотой в технике пилотирования.

Необходимо срочно запустить самолет в серию».

Супрун облетал к тому времени около 140 самолетов. Повоевать на Яке ему не удалось. Но судьба летательного аппарата оказалась блистательной. По своим качествам он превосходил немецкий истребитель. Побывавшие в боевых схватках Яки, залатанные, отремонтированные в полевых условиях, заметно снижали скорость. Тогда поверхность Яков стали покрывать лаком, вес самолетов облегчили, убрав часть оборудования. Возросла мощность, добавилась скорость и маневренность. «Крестному отцу» Степану Павловичу Супруну не было бы стыдно за ту работу, которую он провел вместе с авиаконструктором по изготовлению знаменитой машины. «Необходимо срочно запустить самолет в серию» — эта фраза заключения, написанная Супруном на третий день войны, была как никогда кстати.

В 1941 году было выпущено 1354 самолета.

27 июня. В Кремль пригласили С. П. Супруна, А. И. Кабанова,

П. М. Стефановского. Как должны были волноваться люди, зная, что задание секретаря ЦК ВКП(б) не выполнено — полки еще не готовы для отправки на фронт?

Трех суток, которые были отведены на формирование авиаполков, не хватило. Шло обмундирование летного и наземного состава, с заводов получали самолеты, боеприпасы; велась пристрелка оружия, изучались карты... Одновременно создавалось шесть полков: два истребительных на МиГ-3 под командованием С. П. Супруна и П. М. Стефановского, один штурмовой на Ил-2 под командованием Н. И. Малышева, два бомбардировочных на пикирующих Пе-2 под командованием А. И. Кабанова и В. И. Жданова, один дальнебомбардировочный на ТБ-7 (Пе-8) под командованием Н. И. Лебедева.

Положение на фронтах осложнялось. Западный фронт по вооруженности уступал гитлеровской группировке армий «Центр»: в танках — в 7 раз, в артиллерии — в 2,4 раза, в самолетах — в 4 раза. Наступая, немцы 26 июня заняли Даугавпилс, бои шли под Слуцком, кольцо окружения грозило сомкнуться восточнее Минска. Шести полкам, которые создавались по предложению С. П. Супруна, Ставка Верховного Главнокомандования присвоила название «особого назначения» и намеревалась использовать по-особому...

Лицо Сталина было утомленным.

— Формирование закончено? — спросил он спокойно.

— К вылету на фронт готова половина полка, — доложил Супрун и пояснил, что остальные эскадрильи еще укомплектовываются.

— Хорошо, — Сталин обратил взгляд на других командиров.

Их полки тоже были сформированы наполовину.

— Хорошо, — в раздумье сказал И. В. Сталин. — Куда вылетать и в какое время, получите приказ сегодня. Оставьте своих заместителей для завершения формирования. Сами с готовыми экипажами по получении приказа вылетайте в пункты назначения. Есть у вас вопросы?

— Есть, — заявил Степан Павлович. — Нельзя ли нам получить по самолету Ли-2 для переброски техсостава и боеприпасов? Истребительным полкам нужны также лидеры. Ведь мы, истребители, редко летаем по маршруту.

— Хорошо, — последовал ответ И. В. Сталина. — Ли-2 будут выделены каждому из полков в ваше полное распоряжение. Лидеров для истребителей назначит товарищ Кабанов. Желаю успеха.

Полкам Степана Супруна и Петра Стефановского было приказано вылететь на фронт 30 июня в 17 часов, полку Николая

Малышева — 5 июля, полку Александра Кабанова — 3 июля, другим — несколько позже.

30 июня. Утром Степан Павлович был на аэродроме. Вместе со своим заместителем Константином Коккинаки проверил готовность двух эскадрилий к вылету. Изучил по карте район участия полка в боях — Витебская область.

Степану очень хотелось перед вылетом из Москвы повидаться с младшим братом Александром, который только что окончил летное военное училище, но встречи не получилось. С аэродрома позвонил сестре, чтобы ждала его.

Когда он вошел в комнату, Аня встретила его растерянная и испуганная. Она не вполне представляла масштабы работы брата.

— Вылетаю на фронт. — Степан сел на диван и попросил чаю.

— Когда?

— Сегодня, через два часа.

Анна принесла чай, пододвинула сахарницу. Ее тревожила отчужденность брата. Он сидел рядом, а мысли его были очень далеко. О чем он сейчас задумался?

Думал он, наверное, о том, что даже блестящим летчикам-испытателям не хватает самолетов и оружия. В боях советским летчикам потребуется двойное и тройное мастерство. В тревоге его было смешано множество чувств: и то, что замысел ударить по немцам мощным воздушным кулаком пока не удался, и то, что кое-кто из командования идею эту посчитал безумием, расточительством лучших военно-летных кадров страны, ибо многие летчики-испытатели способны, мол, командовать полками, обучать курсантов, испытывать новые виды самолетов. Самого Степана уже дважды рекомендовали на должность командира дивизии, а также помощника командира истребительной бригады или помощника начальника Научно-испытательного института по летной части... Так что же?

Спокойно служить в тылу, пока заводы напекут множество самолетов и тебе доверят командовать на фронте дивизией? Да, он, Степан Супрун, честолюбив. Но его обостренное честолюбие лишено корысти и карьеризма. Неожиданно он обратился к сестре:

— Скажи, дружок, кем бы я был, если бы семья осталась в Канаде?

— Гангстером?!

— Ошибаешься, ох, ошибаешься, — покачал он головой. — Ты была в Канаде крохой, ничегошеньки не помнишь.

— Все помню! — не без упрямства возразила сестра. — Ты учился плохо. В Виннипеге мне было шесть лет, а тебе

шестнадцать. Помню, как над крышей школы зимним утром поднималось полотнище, а я вас, братишек, будила криком: «Вставайте, вставайте, флаг поднят!» И мы, позавтракав, бежали по заснеженной улочке к школе. А двери заперты. Малыши-первоклашки зубами выбивали дробь. Холодюка. А ты, рослый, быстрый, юркал во двор, пробирался в котельную и оттуда проникал в коридор, отпирал нам двери. Ребятишки гурьбой лезли к тебе, разбегались по классам, а тебя сторож ловил и вел к опекуну. Разве не так?

— Так, так, — развел руками Степан. — Неужели ты сама это запомнила?

— Сама, сама!

— Наказывали меня несправедливо...

— Ну, не скажи! Бывало, что и правильно, — не сдавалась сестра. — Забыл, как прятал пистолет? Вы украли его у настоящих бандитов. Машина стояла в кустах возле цирка, а вы с дружком Левкой пробрались в кабину и сцапали пистолет.

— Это Левка сцапал!

— Мне брат Федя рассказывал, что ты отнял у Левки пистолет, убежал в прерии и спрятал его там. Потом после уроков стрелял в мишени, в птиц.

— Эх, Анюта, Анюта, какая ты еще легковерная, — улыбался Степан, помешивая ложечкой чай, будто у него был впереди весь день. — Ты многое не знаешь. Мы с Федей тогда, в 1922 году, уже вступили в ячейку Лиги молодых коммунистов. Мне много раз приходилось слушать профессиональных революционеров, и я готовил себя в революционеры. А стрельба... Она мне очень пригодилась. Я стреляю отлично.

Ему хотелось передать приветы матери и братьям. Он взял с полки лист бумаги и, быстро написав что-то, протянул его Ане.

> «30.VI.41.
>
> Дорогие родные!
>
> Сегодня улетаю на фронт защищать свою Родину, свой народ. Подобрал себе замечательных летчиков-орлов. Приложу все силы, чтобы доказать фашистской сволочи, на что способен советский летчик.
>
> Вас прошу не беспокоиться. Целую всех.
>
> Степан».

Аня помогла уложить в чемодан вещи, все еще не веря, что вот сейчас он уйдет. А брат был спокоен, будто уезжал в очередную длительную командировку. Он побрился, освежил себя одеколоном, причесал волну волос. Аккуратный, в пилотке, с чемоданом в руке постоял у дверей.

— Береги себя! — прошептала она.

— Все будет отлично, — встряхнул он головой, будто освобождаясь от всех невоенных забот. — Зазря не пропаду... У меня к тебе просьба. — Он внимательно посмотрел на сестру. — Евгения не успела вернуться на Родину. Прошу тебя, когда она приедет в Москву, позвонит тебе, помоги ей.

Он говорил о невесте... В марте прошлого года, когда он как член комиссии по закупке немецких самолетов ездил в Германию, познакомился в Берлине с переводчицей Евгенией, которая работала в советском посольстве. Степан ни от кого не скрывал, что она его невеста. И вот Евгения в логове фашистов, и Степан ничем не в силах облегчить ее участь.

— Не волнуйся, я все сделаю, — сказала сестра.

В памяти Анны Павловны он остался высоким, с перекинутой через плечо кожанкой, уверенный и немножко холодноватый. Потом вместе с женой Стефановского на аэродроме она махала рукой улетающим самолетам. Месяца через три на квартиру Супруна позвонила добравшаяся до Москвы Евгения. Анна Павловна сказала ей, что Степан погиб.

...Заканчивался девятый день войны. Все, кто видел Степана Супруна на аэродроме, запомнили его волевым и сосредоточенным. Он вел на фронт тридцать летчиков-испытателей на самолетах МиГ-3.

Для того чтобы освоить новую боевую машину, летчику требуется долгая подготовка. До начала войны было выпущено менее тысячи МиГов. С авиаконструктором Артемом Ивановичем Микояном у Супруна возникла дружба еще в 1937 году. Тогда три слушателя-выпускника Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского сконструировали и построили миниатюрный спортивный самолет «Октябренок». Вес авиетки чуть больше мотоцикла, а скорость до 130 километров в час. Супрун, уже прославленный летчик, поднялся на этом аппарате в небо и похвалил его. Этим окрылил конструкторов Микояна, Самарина и Павлова. В декабре 1939 года Артем Иванович Микоян стал генеральным конструктором, вместе с М. И. Гуревичем участвовал в конкурсе на создание одноместного истребителя. В январе 1940 года Степан Супрун возвратился из Китая, где участвовал в боевых действиях на самолете И-16, и Артем Иванович пригласил летчика к себе на беседу, долго расспрашивал о поведении истребителя в бою... 5 апреля 1940 года летчик-испытатель Аркадий Никифорович Екатов начал заводские испытания МиГа. Супрун все время следил за ходом подготовки этой машины к серии, он был ведущим летчиком-испытателем МиГа. После облета самолета Кубышкиным,

Филиным, Кабановым, Стефановским, Кочетковым авиаконструкторам было высказано много замечаний. Самолет дотягивался, доделывался.

«МиГ-3 дорог также и потому, что его испытывали такие замечательные летчики, как А. Н. Екатов, С. П. Супрун ,и другие», — сказал уже много позже, в 1965 году, А. И. Микоян корреспонденту журнала «Авиация и космонавтика».

В 17.00 взмыл в небо самолет Супруна. За ним стартовали тридцать МиГов. На фюзеляже МиГа Степана Павловича число 13. Подполковник демонстрировал свое презрение к суевериям. В боевом порядке за самолетом Супруна шли две эскадрильи. В 17.05 стартовали «ястребки» Петра Стефановского, они легли на курс в сторону Калинина.

...Полотнища полей, заплаты на огородах, бобрики садов и густые, непроглядные, расчерченные линиями просек леса, местами разрезанные зеркальными стеклами извивающихся рек и ручьев; а по берегам — спичечные коробки домов; большие и малые села, поселки и города.

Спокойно пошли на посадку. Хорошо оборудованный, затерянный среди лесов аэродром. За полями — деревня Зубово. Колеса коснулись антрацитовой полосы. Степан, выйдя из кабины, распорядился, чтобы самолеты рассредоточили по стоянкам, замаскировали. Приказал палатки для личного состава ставить в лесу, возле каждой отрыть окоп. Он осмотрел небо и заметил какую-то приближающуюся точку. Неужели фашист? Немецкий разведчик приближался к аэродрому. Супрун кинулся к своему самолету. Еще минута — и колеса закрутились, подымая пыль над полосой. Истребитель вынырнул из леса, не давая опомниться немцу, который уже заметил опасность и пытался удрать, быстро догнал его и атаковал. Видавшие воздушные схватки в небе Испании летчики не могли не восхититься работой командира полка: фашистская машина сразу задымила и, беспорядочно кувыркаясь, упала в лес.

Показательный бой, как на ученьях.

Приземлившись, Супрун приказал техникам осмотреть самолет и дозаправить. Он был уверен, что немцы ждут свой самолет, если он не вернется, то пошлют второй.

— Вот что, друзья, — подошел Степан к группе летчиков, которые ждали его. — Это самолет-разведчик. У нас таких нет. Придется тщательно вести разведку. Фашисты летают безнаказанно на низких высотах, терроризируют войска и мирных жителей. Организуем охоту за ними. Нужен запасной аэродром, иначе ночью нас накроют.

Вскоре раздался звонок телефона — с места воздушного

наблюдения сообщили, что в небе появился второй самолет-разведчик. Степан стартовал в воздух. Он поднялся в облака, «спрятался там», поджидая врага. И как только воздушный пират приблизился, атаковал его...

Так в первый день своего прибытия на фронт Степан Супрун лично уничтожил два фашистских самолета.

Четыре дня боев

Чтобы понять бои, которые вел 401-й полк особого назначения с 1 по 4 июля на Западном фронте, необходимо представить боевую обстановку. Здесь, на западном направлении, Гитлер нанес главный удар по советским войскам. 28 июня пал Минск, 11 наших дивизий, попав и окружение, вели бои в тылу врага. Генеральный штаб узнал об этом не сразу. Используя свои преимущества, немецко-фашистские войска шли вперед — к Москве. Для помощи командованию Западного фронта были направлены маршалы Б. М. Шапошников и Г. И. Кулик. 27 июня туда выехал К. Е. Ворошилов. В ночь на 1 июля 1941 года Ворошилов доложил по ВЧ Сталину, что положение ухудшается, немцы в нескольких местах форсировали Березину, создали угрозу Могилеву и Рогачеву. Днем 1 июля в лесу под Могилевом состоялось совещание, в котором принимали участие К. Е. Ворошилов, В. М. Шапошников, командующий фронтом А. И. Еременко, начальник штаба фронта Г. К. Маландин, член Военного совета фронта секретарь ЦК Белоруссии П. К. Пономаренко.

Вновь назначенный командующий фронтом А. И. Еременко отдал войскам Западного фронта директиву, по которой авиации вменялось в обязанность: «Рядом повторных вылетов уничтожить противника на Бобруйском аэродроме и танковые колонны противника восточнее и западнее Бобруйска у Смолевичей и Борисова».

Немецкая авиация господствовала в воздухе, бомбила тылы.

«Положение было не из легких, — вспоминал позднее А. И. Еременко. — Фронт имел очень мало авиации (насчитывалось исправных всего 120 машин). 1 июля нам подбросили еще 30. Из 150 исправных самолетов 52 были истребители. Было принято решение имеющейся авиацией нанести удар по двум группировкам танковых войск Гудериана.

1 июля по моему приказанию был произведен налет нашей авиации. До полудня самолеты использовались на Бобруйском, вторую половину дня — на Борисовском направлениях. На переправы через Березину, наведенные войсками Гудериана, мы послали 15 штурмовиков под прикрытием звена истребителей. Зная, что противник сейчас же поднимет в воздух свою истребительную авиацию, мы через 7-8 минут послали в район боя 24 истребителя. Наш тактический прием полностью оправдался. Как только наши штурмовики начали бомбить переправы и аэродромы в Бобруйске, гитлеровцы сейчас же

выслали истребителей. Завязался воздушный бой. Сколько было радости для войск и населения, когда над Могилевом на глазах у всех за несколько минут было сбито пять немецких самолетов, а шестой загорелся и тоже пошел на снижение. В районе Бобруйска мы уничтожили 30 самолетов. А за два дня воздушных боев противник потерял не менее 60 самолетов. Когда я сообщил об этом в Москву, начальник Генерального штаба даже переспросил меня по телефону, не ошибся ли я.

Сами мы потеряли лишь 18 машин».

Тридцать истребителей, которые появились 1 июля на Западном фронте, были самолеты 401-го полка С. П. Супруна. Боевая обстановка для командира полка и его штаба была совершенно неясная. Получив приказ ударить по переправам на реке, Степан Павлович рано утром вылетел в разведку.

Туман в лесу еще не рассеялся, и летчику приходилось вести самолет низко, чтобы разглядеть дороги и машины на них. Увидев скопление точек на дороге, он не сразу догадался, что это женщины с детьми, они несли ребятишек на руках или вели их, тут же тащились груженные скарбом телеги. Не узнав своего истребителя, люди кинулись в кусты. Фашистские летчики, расстреливая беженцев с бреющих полетов, приучили людей скрываться от самолетов. Пролетев над верхушками густого бора, Супрун обнаружил дорогу, ведущую к переправе, по которой шли танки с белыми крестами, закрытые брезентом грузовики, тягачи с пушками, бронеавтомобили. Техника двигалась без какой-либо маскировки к берегу реки.

Вот тогда-то и мелькнула у Степана Павловича дерзкая мысль: бомбить переправу с истребителей!

На лесном аэродроме его уже ждали, нервничая, так как время полета истекло, бензин у самолета должен кончаться.

— Готовьте самолеты к бомбардировке переправы! — строго приказал Супрун. — До войны истребители испытывались на штурмовку. Получалось хорошо. Вот мы сейчас и ударим по переправе.

Он инструктировал летчиков, как подвешивать под истребители бомбы, как заходить на переправу, как штурмовать.

— После бомбовых ударов будем трижды сечь немцев пулеметными очередями! — наставлял Супрун.

Внезапный налет двух эскадрилий вызвал панику среди немецких войск на переправе. Бомбы делали свое дело, превращая в обломки машины, взрывая боеприпасы, поджигая танки; паника разгоняла лошадей, рассеивала солдат. Немецкие зенитчики скоро спохватились, затрещали их выстрелы. Войдя в пике, самолет старшего лейтенанта Юрия Кругликова взорвался

от прямого попадания снаряда.

На аэродроме Супруну доложили, что из разведки не вернулся самолет Алексея Кубышкина. Звено Ивана Дубона, уйдя на изучение дорог, было зажато со всех сторон «мессершмиттами», на него дважды накидывалось по девять истребителей. Из этих схваток звено вырвалось, оставив где-то Кубышкина. Позже оказалось, что у его самолета была повреждена выстрелом водяная система, и Алексей, спикировав, отыскал лесную поляну, уткнулся в нее носом, сломал крыло о ствол березы.

Несколько раз подымал свои эскадрильи Супрун 1 июля. Удалось сбить четыре вражеских «мессершмитта». Один из них стал личной добычей командира полка.

Вечером Супрун приказал перебазировать самолеты полка на другие стоянки. Оставили только один поврежденный МиГ, а при нем для ремонта и охраны трех человек — механика, техника и моториста. Утром техник и моторист отыскали Супруна, доложили, что всю ночь их бомбили «юнкерсы». Из лесу кто-то пускал ракеты, наводя фашистские самолеты на аэродром. Механик с гранатой в руке бросился было в кусты за шпионом, но был скошен автоматной очередью.

По воспоминаниям командира первой эскадрильи В. И. Хомякова, в четыре дня боев было два случая, когда Степан Павлович Супрун в одиночку вел бой с шестью и четырьмя немецкими истребителями. Первый раз 15 МиГов шло сопровождать три девятки двухмоторных бомбардировщиков СБ, Степан Павлович, уйдя вперед, попал в окружение шести Ме-109. Второй раз, также вылетев на сопровождение бомбардировщиков, Супрун оказался среди четверки «мессершмиттов». В обоих случаях Супрун был уверен в себе.

— Собьют ведь, товарищ подполковник! — сказал ему на аэродроме Валентин Иванович Хомяков.

— Нет, меня не собьют! Видишь, второй раз веду бой с численно превосходящим противником, и оба раза немцы ничего со мной не смогли сделать, — отвечал Супрун.

Уверенность Супруна в своем мастерстве и новом советском самолете МиГ-3 казалась кое-кому чрезмерной.

Он лично летал в разведку, каждый раз подымался со своими летчиками в небо, ведя их на сопровождение бомбардировщиков или в схватку с фашистскими истребителями.

3 июля полк Супруна разбомбил две переправы на Березине, взорвал железнодорожный мост, разбил много вражеской техники, в этот же день эскадрильи сделали еще налет на большой немецкий аэродром, где сожгли 17 самолетов, склады с

горючим и боеприпасами.

Утром 4 июля 1941 года Супрун в паре с лейтенантом Остаповым вылетел в разведку, затем дважды слетал на сопровождение бомбардировщиков. Перед четвертым вылетом подполковник Супрун подошел к инженерам эскадрильи Николаю Степановичу Павлову и Андрею Арсентьевичу Манучарову, пожал плечами и сокрушенно произнес:

— Ребята, я сегодня себя не узнаю. Вот уже вылетаю четвертый раз, а пока не сбил ни одного самолета противника.

После полудня он вновь вылетел сопровождать бомбардировщики. Затем в паре с лейтенантом Остаповым полетел на разведку боевой обстановки. Остапов заметил в небе немецкий самолет «кондор», погнался за ним и был сам сбит. Он вернулся в полк через сутки. А Супрун в разрыве облаков встретил немецкий бомбардировщик «Фокке-Вульф-200». Не разглядев из-за налетающих клочьев облаков сопровождающих истребителей, Супрун кинулся в атаку, сделал разворот влево, открыл свою грудь и был ранен пулей стрелка. С истребителя такого ранения он получить не мог! Тут же подоспели «мессершмитты». Фашисты сразу почувствовали, что имеют дело с советским асом. МиГ атаковал и поджег один немецкий самолет. Но тут и МиГ загорелся от вражеского снаряда. Напрягая силы и волю, Супрун повел свой самолет к поляне у леса и сумел посадить его, однако в последний момент взорвались баки с остатками горючего и боеприпасы. Сопровождавшие горящий самолет три «мессера», убедившись, что он объят пламенем, взмыли вверх. Но фашист, который шел сзади МиГа, дал еще очередь в затылок Супруну.

Бронеспинка, найденная на месте посадки Супруна, хранится в музее города Сумы. Следы пулевых вмятин говорят, что этой очередью немцу не удалось прошить тело Степана.

3 июля он вместе со всем личным составом двух эскадрилий слушал в лесу возле аэродрома радио — выступал Председатель Государственного Комитета Обороны, и в речи были такие слова: «Нужно немедленно предавать суду военного трибунала всех тех, кто своим паникерством и трусостью мешает делу обороны, не взирая на лица».

Были в первые дни войны случаи малодушия, растерянности. Иные командиры ждали указаний сверху, приказов, боялись риска. Степан Супрун лучше других летчиков своего полка знал о сложившейся обстановке на фронте, он с первого момента, как узнал о начале войны, был инициативен и решителен. Он учил летчиков мастерству, самоотверженности. Проведя бой с «мессершмиттами», сбив фашиста, вечером уже разъяснял

летчикам, что немцы оценили недостатки советских МиГов. Наши самолеты маломаневренны на низких высотах, но зато они имеют преимущества перед фашистскими на больших высотах, обладают большей скоростью. Поэтому Степан Павлович призывал использовать скорость МиГов, заманивать фашистов вверх, чтобы, ловко сманеврировав, атаковать и уничтожить врага. Супрун применил эти истребители для штурма переправ, он ориентировал полк на борьбу за одиночными низко летящими немецкими стервятниками, ввел в полку строгий порядок — летчики каждую минуту были готовы к вылету по боевой тревоге.

О том, какое впечатление произвела советская авиация на немецкие войска, можно судить по признанию командующего немецкой танковой группой Гудериана; в своем донесении от 4 июля 1941 года он сообщал: «Полк дивизии, занимавшей оборону севернее Борисова, понес большие потери от авиации противника».

А. И. Еременко в книге «В начале войны» вспоминает об этих днях: «До этого времени авиация противника, почти не встречая в воздухе наших самолетов, действовала на широком фронте небольшими группами. Мы же использовали свою немногочисленную авиацию массированно и поэтому имели успех. Эти двухдневные бои имели немаловажное значение для решения дальнейших задач. Врагу был нанесен на этом участке фронта первый серьезный удар с воздуха. Наши летчики воспрянули духом: они поняли, что неприятеля надо побеждать мастерством и высокой организованностью. Воодушевилась и пехота, так как весть о нанесении немцам потерь в воздухе передавалась из уст в уста».

Записка командира 23-й авиадивизии, в состав которой входил 401-й полк особого назначения, подполковника В. Е. Нестерцева о представлении Супруна к правительственной награде гласит: «Во главе группы скоростных истребителей МиГ-3 громил фашистских извергов и показал себя бесстрашным командиром; возглавляя группу, Супрун сразу отбил охоту стервятников ходить на низкой высоте, что безусловно заслуживает звания дважды Героя Советского Союза».. .

* * *

У каждого из шести добровольческих полков, созданных в НИИ ВВС по предложению Супруна, была своя боевая биография. За четыре дня боев полк Супруна сбил 12 фашистских самолетов, а за три месяца войны — уже под командованием Константина

Константиновича Коккинаки, ныне Героя Советского Союза, лауреата Ленинской премии, — 54 немецких самолета.

Полк 402-й за годы войны уничтожил сотни фашистских стервятников, тысячи солдат, офицеров, лошадей, барж, катеров и вагонов...

Штурмовой авиаполк Илов (Н. И. Малышева) поджигал и разметывал на переправах колонны машин и танков, калечил бомбами и реактивными снарядами немецкие аэродромы, самолеты на них; отдельная эскадрилья, созданная в полку к 6 августа, фотографировала группировки немецких войск, аэродромы, выявляя тайны гитлеровского командования в районе Смоленска перед броском на Москву.

Бомбардировочный 332-й авиаполк (В. И. Лебедева), получив воздушные корабли ТБ-7, оборудовал их дизельными двигателями к 29 июля. В ночь на 11 августа десять тяжелогруженых машин (одиннадцатый упал близ аэродрома: у него отказали сразу два двигателя) пошли в темноту, пролетели над всей территорией, занятой гитлеровскими войсками, и бомбили столицу «третьего рейха» — Берлин. Бомбовый удар этот вошел в историю Отечественной войны, а возвращение кораблей назад было полно трагизма и приключений...

Особый полк пикирующих бомбардировщиков (А. И. Кабанова) 3 июля включился в боевые действия на Западном фронте на подступах немецких войск к Москве.

Многие соратники Степана Супруна прославили себя в боях, имена его друзей вошли в историю Великой Отечественной войны: Дмитрий Калараш, Григорий Кравченко, Александр Покрышкин, Константин Коккинаки... Действия летчиков-испытателей на фронте, их опыт дали много полезного по разработке тактики ведения воздушного боя, применению новейших самолетов. Все это предвидел Степан Супрун.

22 июля 1941 года командиру полка С. П. Супруну было присвоено звание дважды Героя Советского Союза.

Дети бунтаря

Родился Степан 2 августа 1907 года в селе Речки, что близ города Белополья, на Украине, в доме дедушки Михаила Савельевича. У молодой четы Супрунов — Павла Михайловича и Прасковьи Осиповны — Степан был вторым сыном.

Дедушка не очень-то обрадовался внучонку, тем более что был в августовские дни страшно рассержен на сына Павла. Рос Павел непокорным, задиристым, а женившись, вовсе перестал слушаться Михаила Савельевича. Отношения их осложнились еще лет четырнадцать назад, когда поп выгнал Пашку из школы после второго класса в наказание Михаилу Савельевичу, отпустившему свою жену Арину на пасху со всенощной на какую-то вечеринку. Наказание это не только оставило малограмотным Павла, но легло пятном на все семейство Супруна-деда, сделало его богобоязненным. А осенью, когда у Павла Михайловича родился Степка, случилось за селом на лугах несколько пожаров — горели стога местных богачей. Заподозрив сына в бунтовских действиях, Михаил Савельевич сперва прогнал его на заработки к сахарозаводчику, на так называемые панские экономии, а вскоре с двумя младенцами на руках выставил из хаты и Прасковью Осиповну.

Павлу не без усилий удалось снять для семьи комнату в бараке; он, работая от зари до зари, скоро выдвинулся в слесари-механики по паровым плугам. Семья его увеличилась еще на один мужской голос — родился мальчик, которого назвали Федором, и, казалось, молодые Супруны навсегда осели на панских экономиях. Однако в 1910 году случилась у сахарозаводчика забастовка, в которой участвовал Павел Михайлович. Полиция, искавшая зачинщиков и расследовавшая дело о поджоге стогов, арестовала двух молодых крестьян и усиленно интересовалась Павлом Супруном. Ему грозила тюрьма. Весной слесарь-механик по паровым плугам увязался за группой, которая уезжала с Украины в поисках счастья за океан — в Канаду.

Два года Павел Михайлович приспосабливался к канадской жизни, то и дело меняя работу: был он дровосеком, батраком на ферме, плотником у подрядчика, помощником фотографа. Живя в разных местах провинции Манитоба, больше всего в городке Виннипеге, пытался скопить денег на переезд сюда семьи из села Речки. Очень мешал ему первое время непокорный нрав. Однажды хозяин фермы, на которой работал Супрун, бросил в поле батраков и поехал домой. Павел Михайлович прыгнул в телегу, сбросил фермера и увез батраков. Но, разумеется, сам с

фермером больше предпочел не встречаться. Другой его хозяин не выдавал Павлу Михайловичу зарплату. Сколько плотник ни приходил к дому, жена подрядчика говорила: «Мужа нет». Догадавшись об обмане, Павел Михайлович ворвался в спальню, избил подрядчика и, покинув дом, отправился искать новую работу.

К 1913 году удалось скопить денег на шифс-карту, и сельский речкинский друг Супруна привез с Украины Прасковью Осиповну с тремя детьми в Виннипег. Это он, Трофим Степанович Волошин, много раз помогал большой семье Супрунов.

Тяжелое положение семьи в Канаде рано пробудило в Степке мысли о несправедливости, обострило его сознание. Одаренный от природы, Степа, как и отец, рос крепким, высоким мальчиком, главенствовал среди сверстников и скоро обеспокоил отца разными проделками. Невзлюбив учительницу, Степа запустил в час молебна бумажную пулю из рогатки. Рассерженная учительница повела шалуна в класс и, как тогда было принято, стала наказывать — бить линейкой по ладоням.

— Благодарю вас, — повторял ученик.

Это вывело педагога из себя, и она пожаловалась на него опекуну; тот, в свою очередь, счел необходимым вызвать отца. Наказывать сына Павлу Михайловичу не пришлось, ибо ладони Стенки были так исполосованы линейкой, что опухли и долго не заживали.

В 1915 году в Канаде начался кризис. Иностранный рабочий Павел Супрун был выставлен с завода и вынужден был покинуть город Виннипег — поселился в глухом лесу близ озера Виннипег, около станции Ривертон. Здесь, в Говардвилле, он построил хижину, вырубил участок леса, обзавелся курами, посеял пшеницу. Скоро умелые руки Супруна поставили добротный деревянный дом. Выкопав колодец и соорудив сарай, он в соответствии с тогдашним канадским законом становился хозяином дома, построек и участка земли. Однако ветер перемен, который в 1917 году подул из-за океана, из России, не оставил в покое и душу Павла Михайловича. Бросив дом в лесу, он опять перебрался в город Виннипег, где вскоре принял участие во всеобщей забастовке. Дружба Супруна-отца с профессиональным революционером Борисом Павловичем Девяткиным привела его к тому, что он стал коммунистом и участвовал в основании русского отделения Канадской коммунистической партии в городе Виннипеге. По совету отца в Лигу молодых коммунистов вступили старшие сыновья Григорий, Степан и Федор.

Начиная с 1917 года Павлу Михайловичу не давала покоя мысль о возвращении в Советскую Россию. В 1920 году, когда

семья сорвалась с лесного хутора, цель эта казалась совсем близкой. Однако болезнь жены Прасковьи Осиповны, которой сделали операцию почек, спутала все планы. Семья опять оказалась без денег...

...Прибежав из школы, Степа застал в своей квартире горюющих мужчин. Он знал их в лицо — это был Борис Павлович Девяткин, Трофим Степанович Волошин, Виктор Иванович Фридман... Они сидели за столом и плакали.

— Что случилось? — тихо спросил Степа.

— Умер Ленин, — на щеках отца блестели слезы.

Потрясение, пережитое 'Степаном в те минуты, перевернуло его душу. Взрослые люди, отцы семейств, познавшие тяжесть труда и видевшие не одну смерть, горевали о человеке, который умер за океаном, в Москве. Степану стал понятен фанатизм отца, который, возвращаясь поздно с работы, ложился сразу спать, но через два часа пробуждался, садился за стол и конспектировал книги В. И. Ленина.

— Поедем, сынок, в Россию, — пригладил отец усы. — Коминтерн нам пособит...

Путешественники

Пока семья Павла Супруна была в Канаде, Михаил Савельевич с женой и сестрами переехали с Украины на Алтай — в село Вострово Волчихинского района. Украинский землемер, вконец разорившийся в селе Речки, построил на сибирской земле дом, выбился в середняки и загрустил о своем сыне-«иноземце». В хозяйстве были лошадь и корова, передний угол в горнице уставлен иконами, в сусеках завелось зерно. Михаил Савельевич писал в Канаду письма, что он стар, что слепнет и что ему нужна помощь сына.

Получив через III Коминтерн разрешение на выезд из Канады, а также документ, подписанный руководителями Канадской компартии, о том, чтобы семье Супруна по пути следования на Родину оказывалось содействие, Павел Михайлович повез жену и шестерых уже детей на корабле к берегу Европы. Перебравшись из Риги в Москву, остановились в гостинице «Балчуг». Золотым рукам Супруна-старшего сразу нашлась работа, семье предложили квартиру. Однако он помнил зов отца и летом уже вселился в избу Михаила Савельевича. Село Вострово с радостью приняло «иностранного специалиста», он быстро наладил мельницу, которая раньше молола муку с перебоями. Скоро в избе-читальне Павел Михайлович прочитал лекцию на антирелигиозную тему, чем вызвал страшный гнев отца. В тот же вечер семья «проклятых иноземцев-безбожников» была лишена ужина, дедушка запер кладовую, погреб и амбар.

Десятимесячная вражда сына-коммуниста с верующим отцом кончилась тем, что Павел с женой и ребятишками вынужден был запрячь в две телеги лошадей, уложить в одну из них два деревянных сундука со слесарными инструментами, в другую, крытую пологом, посадить сыновей и дочурку, чтобы вместе с другими переселенцами выехать из села.

Скрипели колеса телег. Лошади брели по разбитой дороге; то жгло солнце, то лил дождь. Прасковья Осиповна ехала в кибитке со старшим сыном Гришей. Степка был при отце. Ему Павел Михайлович поручил пуще ока оберегать сундуки с инструментами. На любом заводе достаточно показать такое богатство, и Павла Михайловича станут звать в цех. Еще в повозке, под сеном, были спрятаны две двустволки.

Два события из этой поездки за тысячи километров через Рубцовск, Семипалатинск, степи и полупустыни к Алма-Ате запомнились Степану. У озерка крестьяне-переселенцы распрягли лошадей, один мальчонка, увлеченный игрой с жеребенком,

получил удар копытом в лоб, и кожа лоскутом съехала на глаз. Ни лекаря, ни знахаря не было. Тут-то отец, сойдя с кибитки, достал из сундука блестящую иглу, прокипятил ее в металлической баночке, а затем, засучив рукава, помыв руки, пришил суровой ниткой кожу на голове мальчика. Степан помогал «хирургу». Операция закончилась благополучно, рана через несколько суток подсохла.

В одну из темных ночей на уснувший лагерь налетела группа конных басмачей. И опять-таки Павел Михайлович не растерялся, он разбудил Степку, дал ему в руки двустволку, зная, что он владеет оружием, и дружного залпа было достаточно, чтобы отогнать разбойников.

С той ночи Степан боготворил отца.

Алма-Ата встретила алтайских горемык раскаленным камнем мостовых, духотой, развалеными от землетрясения зданиями. Мужики с подвод, не найдя работы, разъехались из города по селам. Но Супрун-отец, имея два сундука инструментов, пренебрег сельскими кузницами. Он погнал лошадей через перевал в город Пишпек, ныне Фрунзе. Но и там удачи не было. Продали лошадей, телеги, ружья, и с оставшимся скарбом семейство Супруна поездом отправилось по железной дороге на Украину.

С осени 1925 года большая семья Супруна жила сперва в доме у родственников в Белополье, потом снимала две комнатки в здании на Стецковском шляху в Сумах, где всем детям приходилось спать вповалку на полу. В 1927 году Павлу Михайловичу Супруну на машиностроительном заводе, как отличному специалисту и коммунисту-общественнику, выделили двухкомнатную квартиру на улице Суджинской, а затем в Писаревском переулке.

Павла Михайловича избрали секретарем Сумского облисполкома.

Степа сперва был учеником кустаря-каретника Голомудьки в Белополье. За первое же непослушание нэпман избил паренька. Продержавшись у кустаря в мастерской одиннадцать месяцев, он переехал в Сумы. В тот период еще сказывалась разруха, вызванная гражданской войной и иностранной интервенцией, в городе не хватало рабочих мест. Девятнадцатилетнего комсомольца устроили столяром в комборбез — так назывался комитет по борьбе с безработицей. Одновременно Степан стал учиться, много читал; в Канаде он успел закончить семь классов. И только в июле 1928 года Павел Михайлович перетянул на свой завод Степана, а затем и Григория.

В эти годы дружная семья пережила горе. В 1926 году,

купаясь в реке, утонул двенадцатилетний брат Степы — Андрюшка. Это было страшным потрясением для матери и для всей семьи. А в 1928 году, будучи пионервожатым, спасая двух школьников, едва не утонул Степа. Стояло жаркое лето. Два отряда вышли за город под бой барабанов. Один из них вел Степан Супрун. Он заночевал со своими пионерами в лесу, а когда утром отряд вышел к берегу реки, то с другой стороны к ней подошли школьники второго отряда. Соперничая друг с другом, два мальчишки с другой стороны заплыли слишком далеко и стали тонуть. Степан, не раздумывая, кинулся их спасать, ему удалось поймать обоих мальчиков за волосы, но силы подтащить барахтающихся ребят к берегу у него не хватило, и он, отчаянно работая только ногами, не давал мальчикам уйти ко дну. Потерявшие контроль над собой тонущие ребята вырывались из рук Степана, хватали его за шею. Борьба кончилась тем, что Степана вместе с ребятами спасли наконец-то подплывшие на плоту и бревнах другие ребята. Мужество пионервожатого Супруна, боровшегося за жизнь двух мальчиков, было награждено родительскими похвалами, когда отцы и матери потерпевших навестили семью Супрунов. Прасковья Осиповна и Павел Михайлович после этой беседы с родителями о своем сыне захворали: очень они переживали, что их Степа мог утонуть, как и Андрюша...

Самолет над отцовской хатой

Закончив в 1931 году школу младших авиаспециалистов в Смоленске, Степан поступил в школу военных летчиков. И уже в 1932 году о нем заговорили как о талантливом, очень находчивом пилоте. Служа в Бобруйске и Брянске, он получил аттестации как отличный летчик, хорошо владеющий машиной в облаках и на больших высотах. Ему поручают обучать молодых пилотов.

Пролетая над аэродромом, командир эвена Степан Супрун подал знак рукой, чтобы самолет-буксировщик поднимал в небо мишень. Мишень — это конус, прицепленный за длинную веревку к самолету-буксировщику, он создает картину маневрирующей вражеской машины, в атаку на него и кидаются на своих «ястребках» летчики. Однако что такое? Самолет-буксировщик, сделав неудачный вираж, захлестнул сам себе крыло веревкой... Пилот пытается маневрировать, сбросить петлю с крыла, но не тут-то было, злосчастная мишень тянет крыло в сторону, переворачивает самолет, и он, кое-как держась в воздухе, быстро теряет высоту. Еще несколько минут, и катастрофа неминуема. Летчик растерянно сдвигает над головой фонарь, готовясь покинуть кабину с парашютом.

Видя это, Степан Супрун бросает свой самолет к кувыркающемуся буксировщику, взмахом руки приказывает летчику всеми силами выравнивать самолет, а сам, стремительно разворачивая свою машину, заходит к связанному буксировщику с хвоста; сперва он гонится за ним, потом, повторяя «кувыркания» аварийного самолета, осторожно приближает свой истребитель к крылу буксировщика и винтом обрубает веревку. Освобожденный товарищ плавно подымает самолет вверх и уверенно ведет его на посадку.

Восторженные письма Степана отцу и братьям, возбужденные рассказы о своей службе, когда он навещал родных в Сумах, кружили головы Феде, Саше и сестренке Анечке. Окрепший, в синей летной форме, стройный и красивый, Степан восхищал всех своим видом. И отец, и мать, и братья ездили к нему в Брянск, где Степан водил их на аэродром, показывал свой самолет. Для поездок этих была и еще одна причина: в Сумах было голодно.

С родными Степан поддерживал трогательные отношения. Он посылал им деньги, устраивал мать в Москву на операцию к лучшему врачу, помогал братьям Федору и Александру поступать в летные военные училища.

Никто из родных не помнит случая, когда бы увидел Степана грустным, рассеянным, скучающим. Он появлялся всегда

подтянутый, веселый и щедрый. В 1933 году его рекомендовали в Научно-испытательный институт Военно-Воздушных Сил Красной Армии. А летом 1934 года к нему в гости, закончив девятый класс, приехала Аня. Брат перезнакомил ее со всеми летчиками своего звена, с такими будущими знаменитостями, как Владимир Коккинаки, Виктор Евсеев... Она участвовала в спортивных соревнованиях, где среди жен и родственников летчиков заняла первое место и получила путевку в санаторий Алушты.

Каково же было удивление девочки, когда в санатории она узнала, что брат попал в госпиталь... Оказывается, в те счастливые дни, когда Аня гостила у него, Степан был днем занят в сложных групповых полетах — поднимал в воздух один из пяти самолетов звена, соединенных между собой шелковыми лентами, делал фигуры высшего пилотажа. Одна из посадок была неудачной.

Летом 1936 года, будучи в командировке в Харькове, Степан участвовал в полетах и, не имея возможности заехать к родителям, где жили уже одинокие мать и отец, сделал два круга над домом, покачал крыльями и улетел.

— Ой, гроза гремит, — сказала испуганная Прасковья Осиповна.

— То не гроза, а Степа нас навещает, — догадался Павел Михайлович, выглядывая в окошко.

Вечером принесли телеграмму: «Побывал у вас гостях, пролетел над домом. Целую. Степан».

Он не забывал о родных никогда, ни в дни жарких боев в Китае, ни в дни отдыха на Черноморском побережье. Вот одно из писем, посланное из Китая отцу:

«Я прошу вас, папаша, написать мне, как мама себя чувствует после курорта. Если врачи сказали, что ей надо ехать на другой курорт лечиться, то пусть Анечка возьмет деньги с моей сберкнижки и через нашу санчасть купит путевку. И вам тоже надо полечиться.

...Теперь насчет здоровья брата Гриши. Меня немного беспокоит, что он собирается делать операцию в Сумах. Если он сможет отложить ее до моего приезда, тогда он приедет ко мне и там сделает операцию. А если это так неотложно, то пусть Анечка вышлет ему из моих денег тысячу рублей. Пусть он поедет в Харьков на операцию».

Из Китая он интересуется, летает ли сестра в аэроклубе, дает советы братьям.

— Отец воспитал нас, детей, коммунистами, а я братьев — летчиками, — говорил Степан.

Это было правдой. Братья Федор и Александр по примеру

Степана стали военными летчиками; Федор Павлович, окончив инженерный факультет Военно-воздушной инженерной академии, летал на двадцати трех типах самолетов, был начальником факультета в Киевском высшем военном авиационном инженерном училище. В годы войны он был послан вместе с летчиком-испытателем Андреем Кочетковым в США. В нашу страну поступали американские самолеты «эркобра». Первые серии их были неудачными, «эркобры» не выходили из штопора, у них «скручивался» хвост. О нескольких катастрофах было сообщено американской фирме, но доработки производились наспех. Тогда-то в Буффало, на берегу Ниагары, Кочетков и Федор Супрун, инженер, начали испытательные полеты. Однажды случилось то, что бывало в боях на советско-германском фронте, — самолет не вышел из штопора, Кочетков вынужден был покинуть «эркобру» с парашютом. Доработанный после этого самолет стал грозным оружием против фашистов.

Младший брат Степана — Александр Павлович прославился в боях, сбив шесть фашистских самолетов, после войны был летчиком-испытателем и том же ПИИ ВВС, где служил его брат Степан. А сестра Анна Павловна рассталась с аэроклубом: закончила институт, защитила диссертацию кандидата химических наук.

Осенью 1935 года, отдыхая на берегу Черного моря в Хосте, Супрун, прогуливаясь, заметил пария, который вытаскивал шлюпку. Он сразу взялся помогать ему, а тот узнал Супруна: как же! известный летчик-испытатель! Степану понравился парень, который один выходил в открытое море на веслах. Этого ему было достаточно, чтобы проникнуться к молодому человеку доверием и подружиться с ним. На другой день они вместе вышли на лодке в море и там долго беседовали. Супрун выслушал юношу, который откровенно признался, что ему, авиатехнику, отказывают в переводе в летный состав.

— Не унывай, — сказал Супрун. — Поверь, и мне не сразу удалось подняться в небо. Многое пришлось выдержать. Но поднялся! Верю — поднимешься и ты. Главное — не потерять мечту. И знаешь что? Сбереги свое знание техники. Это очень важно для настоящего летчика: и для обычной работы в небе, и, коль придется, для подвига... Понимаешь, Саша, нужно быть всесторонне готовым...

В семейном архиве родных Супруна и ныне хранятся выцветшие снимки, на одном из которых молодые люди сидят на валуне, а на другом Супрун стоит рядом с Сашей под пальмой. В 1939 году новый друг Супруна — Александр Покрышкин закончил Качинскую авиационную школу летчиков, в годы

Великой Отечественной войны он сбил 59 фашистских самолетов, стал трижды Героем Советского Союза, маршалом авиации.

«Эту встречу я вспоминаю часто. Вернее будет сказать, помню ее всегда. Ведь с нее, собственно, и началась моя летная жизнь», — признался Александр Иванович Покрышкин много лет спустя, говоря о прогулках на шлюпке с Супруном в море в 1935 году.

Страшным несчастьем для Степана была гибель Виктора Евсеева, одного из членов красной пятерки. Он погиб во время тренировки. В скорбный час, когда похоронная процессия медленно двигалась по дороге, красный самолет в небе выделывал головокружительные фигуры высшего пилотажа. Так Степан Супрун проводил в последний путь своего лучшего друга.

Рывок к славе

Степан Супрун был на три года моложе Валерия Чкалова, но на восемь лет позже поступил в летную школу. В ноябре 1937 года его одновременно с Чкаловым выдвинули кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР от Севастопольского округа.

...В городок летчиков, окруженный густым сосновым бором, Степан прибыл в июле 1933 года. Здесь находился аэродром, где испытывались новейшие самолеты, изготовленные в одном экземпляре. И кто испытывал — боги авиации! Лучшие летчики страны! Супрун был рекомендован сюда как летчик-экспериментатор из Белорусского военного округа. Ничего выдающегося он еще не совершил. В первое время приезжему было легко заробеть. В городке трудились Александр Анисимов, Василий Степанченок...

Начиная с 1931 года здесь испытывалась так называемая авиаматка с «птенцами». В небо подымался тяжелый бомбардировщик ТБ-1 с закрепленными на его плоскостях самолетами-истребителями. Двигатели их питались топливом из баков бомбардировщика. В нужную минуту «птенцы» отцеплялись от крыльев авиаматки и улетали вперед. Это позволяло тяжелому бомбардировщику заходить в глубокий тыл врага, да притом быть охраняемым истребителями.

Самолет-авиаматку пилотировали Адам Залевский и Иван Козлов, а на крыльях ее были закреплены самолеты-истребители Александра Анисимова и Валерия Чкалова.

Степан Супрун появился в НИИ ВВС, когда авиаконструктор-инженер Владимир Сергеевич Вахмистров, который изобрел авиаматку, сажал на нее два «птенца»-истребителя, а на фюзеляж предлагал затащить третий. Конструктору почему-то мешали крылья и хвостовое оперение верхнего самолета, тогда на бомбардировщик сверху затащили истребитель без них. Тут бывалые летчики-испытатели запротестовали.

— Какую роль я буду выполнять в этой неуправляемой торпеде? — возмущался один из них.

Никто взбираться в кабину третьего самолета не желал, так как свое положение в ней считал совершенно ненадежным и бессмысленным. Испытания откладывались.

Командиром авиаматки-бомбардировщика ТБ-3 в ту пору был Петр Стефановский, в скором времени ближайший друг Степана Супруна. Однажды прямо на летном поле к Петру подошел летчик-новичок. Он заявил, что его послал руководитель Василий Степанченок, что ему, Степану Супруну, очень хочется

участвовать в испытаниях авиазвена с самолетом-торпедой на верху бомбардировщика.

— На бескрылке? — удивился Петр Стефановский.

— На ней, — кивнул Степан.

Полеты в кабине самолета-торпеды, лишенного хвоста и крыльев, посаженного на загорбок бомбардировщику, принесли Степану Супруну известность среди летчиков, техников и всех авиаспециалистов городка НИИ ВВС. Степан вошел в круг опытных мастеров летного дела — Степанченка, Анисимова, Нюхтикова... Скоро уродливый бескрылый самолет увезли в ангар, сама мысль о его использовании для полетов была отвергнута. Но инженер Вахмистров предложил новую конструкцию: к тяжелому бомбардировщику снизу и сверху крыльев подцепляли четыре самолета-истребителя, В одном из них сидел Степан Супрун.

Однако Степан с волнением и завистью наблюдал за своим руководителем — Василием Андреевичем Степанченком. Когда самолет-бомбардировщик взмывал в небо с аэродрома, неся на крыльях и под крыльями самолеты-истребители, следом подымался к облакам на «ястребке» Степанченок. Цель его заключалась в тем, чтобы натренироваться в точном подводе своего воздушного аппарата к шасси авиаматки, где была специальная площадка для посадки пятого «птенца» — истребителя.

Испытания эти проводили авиаконструктор-инженер Владимир Вахмистров, летчики-испытатели Василий Степанченок, Петр Стефановский, Степан Супрун, Константин Будаков, летчики-инженеры Трофим Алтынов, Алексей Никашин.

Зрители с обочины аэродрома наблюдали, как бомбардировщик возносит ввысь четырех «птенцов»-истребителей, как в воздухе вьется пятый, затем он присоединяется к авиаматке, и бомбардировщик кружится над аэродромом. Еще момент — и тяжелая сильная птица как бы сбрасывает с себя «птенцов» — они вьются над нею, разлетаются по сторонам, а когда она касается .колесами аэродрома, по одному садятся следом за нею.

Нужно было время, чтобы оценить эти смелые эксперименты. В начале Великой Отечественной войны самолеты-авианосцы использовали в целях подвоза истребителей-бомбардировщиков для массированных ударов по мостам.

Уже в 20-е годы Валерий Чкалов летал на самолете ФД-7 вверх колесами. Это считалось хулиганством. Позже Чкалов начал сознательно испытывать самолеты в перевернутом виде. Выезжал на проверки летного состава строевых частей. Чкалов узнал, что

иногда летчики гибнут в учебных боях в момент штопорения в положении самолета вверх колесами. Именно Чкалов, усложняя свои эксперименты, летая вниз головой, искал выходы из перевернутого штопора.

В 1935 году с перевернутым штопором столкнулся неожиданно Стефановский. Через две недели изучением необычного явления занялись Василий Степанченок, Степан Супрун и другие летчики-испытатели.

Постепенно усложняя фигуры, делая по одному витку, Степанченок и Супрун учились входить в перевернутый штопор и выходить из него. Они пробовали различные варианты.

Штопор был грозным явлением, он закручивал самолет вихрем, неся его навстречу земле. Вертикальное падение самолета при одновременном вращении его вокруг своей оси было загадкой для ученых, оно унесло немало жизней летчиков. Без понимания причин штопора, а также флаттера — самовозбуждающихся колебаний самолета — невозможен был прогресс в авиастроении. Поэтому участие Степана в испытании самолетов на штопор одновременно с одним из крупнейших мастеров советской авиации Василием Степанченком было уже признанием таланта Супруна.

Виртуоз точного полета, Василий Степанченок все усложнял и усложнял себе задачу, вводя самолет в штопор и ища варианты выхода из него. Однажды, увлекшись опытами, он вдруг почувствовал, что рули перестали его слушаться, самолет завихрился и уже никакой силой не остановить столкновение с летящей к нему землей. Волевому и дерзкому мастеру удалось выпрыгнуть из кабины с парашютом, хотя при штопоре тело пилота подверглось сильной перегрузке.

Разбитый вдребезги самолет напоминал о том, к чему ведет штопор. Но собравшиеся вокруг летчики обсуждали экспериментальный материал, принесенный с неба Василием Степанченком. В этом разговоре уже совершенно на равных участвовал Степан Супрун, ибо он, лично испытывая самолеты, тоже проверял их на все виды штопора.

Став равным среди самых опытных летчиков-испытателей, подымаясь в заоблачную высь то для опробования новейшего кислородного прибора, то для опытного образца самолета-истребителя, Степан прошел школу опасных неожиданностей. Он ввинчивал «ястребок» в голубизну неба, протыкал случайное облачко и вдруг, достигнув «потолка», терял сознание... Только могучее здоровье пробуждало его организм при пикировании к земле, и он, очнувшись, догадывался — кислородный прибор отказал. Другой раз самолет его загорелся в момент, когда он

переворачивал его из положения вверх колесами в нормальное состояние. Упрямство победило, «оборвав» воздушными потоками языки пламени с мотора, Супрун удачно посадил машину на аэродром, сделав точное заключение: в момент переворота самолета где-то вытекает горючее, попадает на раскаленные части мотора и вспыхивает. Недостаток легкоустранимый, и самолет спасен для долгой жизни.

Сложнейшие испытательные эксперименты утверждали его мастерство в документах руководящего состава Научно-испытательного института ВВС. «Дисциплинирован на земле и в воздухе... В летной работе выносливн неутомим. Летает на всех типах истребителей. Хорошо владеет элементами воздушного боя скоростных самолетов. Идеологически устойчив. Аварий и поломок не имеет». Но слава нашла Степана Супруна не в этих полетах.

Получив травму при посадке в июле 1934 года, Степан не оставил полетов в звене-пятерке самолетов, которые связывались между собой шелковыми лентами. Пять огненно-красных машин, будто скрепленные не лентами, а металлическими стержнями, шли по небу, набирая высоту, рассекая облачка, падали в отвесное пике, переходили на бреющий полет, восхищали зрителей на аэродроме. Такого, чтобы самолеты слитно входили в пике, делали несколько петель, не теряя строя, одновременно исполняли фигуры и дружно садились на поле, еще не бывало. Вновь взлетев, монолитное звено рассыпалось, как огненные искры, и самолеты восходящим штопором ввинчивались в голубую глубину неба, устраивали карусель.

Когда дело доходило до одиночных полетов, Супрун показывал зрителям такое мастерство, что у всех замирал дух: сложнейшие фигуры мелькали перед глазами наблюдателей в нескольких метрах от земли. Казалось, летчик играет со смертью.

Такими полетами восхищались и молодые летчики, и бывалые асы, и просто любители воздушного спорта. Небесная акробатика входила в моду. Рождались новые и новые пятерки, демонстрируя летное мастерство во многих городах страны. «Дьяволы» первой пятерки, которые, показав искусство в небе над Тушинским аэродромом, вовлекли в это дело сотни и тысячи других летчиков, — это были Степанченок, Супрун, В. Коккинаки. Преман, Евсеев. Полет над Красной площадью в мае 1935 года восхитил тысячи москвичей. Степан был награжден наркомом обороны К. Е. Ворошиловым золотыми именными часами.

В 1936 году Степан уже сам возглавлял пятерку на воздушном параде. Виртуозные полеты перед тысячами зрителей, казавшиеся гражданским лицам акробатическими номерами, на

самом деле были как бы элементами воздушного боя. Акробатика над землей — это отработка техники пилотирования, умения маневрировать в вертикальной и горизонтальной плоскостях. Вскоре эта акробатика потребовалась советским пилотам в боях с фашистскими летчиками в небе Испании, в схватках с японцами в раскаленной выси Монголии и Китая.

25 мая 1936 года Михаил Иванович Калинин вручил в Кремле Степану Павловичу Супруну орден Ленина. Степан светился радостью и очень смущался. В августе 1936 года народные комиссары К. Е. Ворошилов и Г. К. Орджоникидзе подарили С. П. Супруну легковую машину М-1.

Многие молодые летчики на всю жизнь запомнили 18 августа 1937 года, когда Степан Супрун на Тушинском аэродроме демонстрировал номер «инструктор с учеником». Сперва он выполнял замысловатые фигуры высшего пилотажа. Потом стал изображать в небе неумелого ученика. Самолет его потерял скорость, двигался неуверенно, попадал в сложнейшие аварийные ситуации, валился к земле, у него проваливался хвост... При посадке самолет ударился колесами о полосу и тут же взмыл вверх, затем опять ударился и вновь подскочил. На такое мог отважиться только Супрун!

Эхо боев в Испании

В 1936 году в Испании вспыхнула гражданская война. Не имея сил справиться с народом, генерал Франко, поднявший мятеж, запросил помощи у Гитлера и Муссолини, и те послали ему свои войска. Добровольцы из разных стран вызвались помочь республиканским войскам в отражении фашистской агрессии. В интернациональных антифашистских бригадах появились советские добровольцы, в гом числе и летчики.

Немецкая и итальянская авиация терпели крупные поражения от советских самолетов. Однако скоро на фронтах появились усовершенствованные немецкие истребители «мессершмитты», наши самолеты все чаще не выдерживали в схватках с ними.

Сведения об этом из Испании привозили военные летчики в Научно-испытательный институт ВВС. Неудачи на испанском фронте обеспокоили летчиков-испытателей, близко к сердцу принял их и Степан Супрун. Занимаясь испытаниями новейших образцов самолетов, он имел возможность замечать недостатки, которые мешали разработке лучших, чем за границей, военных самолетов. Степан часто советовался об этом с другими летчиками-испытателями, беседовал с авиаконструкторами, руководителями ВВС. В середине 1937 года Супрун отправил письмо товарищу Сталину о перспективах создания новых образцов военных воздушных аппаратов. К сожалению, оно, изложенное в слишком запальчивой форме, не получило одобрения. Об этом пишет в книге «Цель жизни» авиаконструктор А. С. Яковлев.

«Между прочим, Супрун рассказал мне такую историю. Под впечатлением неудач в Испании в кругах наших военных летчиков, особенно в Научно-испытательном институте ВВС, возникали критические настроения и сомнения в правильности технической политики в области военной авиации. Наиболее видные в то время летчики-испытатели НИИ ВВС С. П. Супрун и П. М. Стефановский обратились в Центральный Комитет партии с письмом о необходимости иметь в нашем воздушном флоте истребители с двигателями не только воздушного охлаждения, но и водяного охлаждения, причем они подробно мотивировали эту свою идею.

Через некоторое время летчиков вызвал Сталин. Он сказал, что их предложение в принципе встречает одобрение. Но при встрече Стефановский вел себя очень резко, нападал на Наркомат авиационной промышленности. По словам Стефановского, все у нас было плохо. Сталину это не понравилось. У него создалось

впечатление, что Стефановский — злобный критикан.

Отпустив летчиков, Сталин тут же позвонил Ворошилову, рассказал о своем впечатлении от встречи с ними. Ворошилов предложил начальнику самолетного отдела НИИ ВВС генералу И. Ф. Петрову проверить Стефановского. Как на грех, у того в анкете было что-то не в порядке.

Иван Федорович Петров доложил все, что было известно о Стефановском, Ворошилову и спросил, как же с ним быть. Ворошилов спросил: «Вы сами-то ему верите?» И в ответ на слова Петрова: «Конечно, верю», — -сказал: «Ну, тогда поступайте по совести».

Со Стефановским все обошлось...

Письмо К. Е. Ворошилову

Вскоре став избранником народа, Степан Павлович вдруг почувствовал, что его чрезмерно опекают. Это вызвало в нем бурю протеста.

Сперва свои ощущения, что его оберегают от сложных полетов, Супрун высказывал друзьям. Затем пошел к руководителям НИИ ВВС. Их объяснения его не удовлетворили. Тогда Степан Павлович написал письмо наркому К. Е. Ворошилову. Но этому предшествовали важные события.

В конце 1938 года и в начале 1939 года среди летчиков уже открыто шли разговоры, что лучший в мире истребитель И-16 в испанском небе терпит поражения от новейшей модели «мессершмитта». Авиаконструктор Николай Николаевич Поликарпов начал усиленно работать над новым самолетом. Летная часть НИИ ВВС тогда базировалась в Москве, на Центральном аэродроме. В декабре 1938 года там появился доработанный экземпляр истребителя И-180. Окруженный высокими зданиями Ленинградского шоссе, аэродром этот уже не очень-то подходил для облетов самолетов. 15 декабря испытывать новейший образец скоростной машины приехал Валерий Павлович Чкалов. В течение двух-трех недель до этого дня у него были встречи и разговоры о новом истребителе со Степаном Супруном, с Юлианом Пионтковским, Владимиром Коккинаки и другими летчиками-испытателями. Он верил в И-180, как верил в любимого им авиаконструктора Поликарпова. Подняв в морозный воздух красный короткокрылый истребитель, Чкалов описывал круги над городом. Затем он повел аппарат на снижение, и вдруг у самолета отказал мотор, летчик понял, что ему не перескочить жилые дома, резко отвернул нос самолета в сторону; Чкалов попытался уклониться от столкновения с бараками и врезался в столб.

Гибель прославленного летчика-испытателя была горем для миллионов советских людей. Событие обсуждалось в правительстве. Было принято решение построит), еще три опытных экземпляра И-180 и облетать их. Кому доверить испытания?

Вот тогда-то Супрун и послал письмо К. Е. Ворошилову.

«К XVIII съезду нашей партии выходит второй экземпляр самолета И-180, на котором погиб лучший летчик нашей Родины Валерий Чкалов, — писал Степан Павлович К. Е. Ворошилову, — на первом экземпляре этого самолета должны были проводить испытания: Чкалов — заводские и я — государственные. Сейчас

же люди боятся доверить мне провести испытания и первым вылететь на этом самолете только лишь потому, что я депутат Верховного Совета Союза ССР.

Тов. народный комиссар! Мне сейчас стало исключительно тяжело работать — все начальство в целях страховки... всяческими способами старается меня оттеснить в сторону, лишь бы я только не летал. Все это в корне неверно и крайне мне обидно.

По-моему, Вы лично знаете, как я летаю на скоростном самолете — за десять лет летной работы я не имел ни одной аварии, не разбил ни одного самолета...

У меня имеются десятки фактов, которые я мог бы привести, чтобы доказать Вам, как мне не доверяют. Не буду отвлекать Ваше внимание на ряде мелких фактов, укажу только самые основные: в течение ряда лет я прошу послать меня в командировку в Китай или Испанию — для приобретения боевого опыта. Все мои старания остаются безрезультатными.

По моему личному совету были построены 5 облегченных (красных) самолетов И-16, на которых в 1937 году мы пятеркой показывали высший групповой пилотаж 18 августа в День авиации.

Сейчас у нас все эти самолеты отобрали, даже самолет, на котором я водил пятерку, поддерживая свою технику пилотирования, воздушный бой и воздушную стрельбу, забрали люди, которые приобрели боевой опыт.

Скоро уже будет полгода, как я не проводил никакого испытания, налетал за это время я не больше 5 часов на скоростном истребителе, и нет самолета, на котором я мог бы тренироваться.

Вместе с летчиком-испытателем Стефановским мы Вам лично писали рапорт, чтобы Вы помогли нам получить у нашего правительства разрешение на установление мирового рекорда — полет вокруг света без посадки. Военный Совет ВВС одобрил наше предложение, но, по-моему, Вам лично это не доложено, т. к. мы от Вас гак и не получили ответа».

Степан Павлович настоятельно просил наркома разрешить ему испытать самолет И-180.

И с каким вдохновением, азартом взялся он объезжать строптивый самолет, когда получил на это разрешение! Крылатый конь восхищал его. Он вился птицей, покорно исполнял фигуры высшего пилотажа. Еще не закончив программы испытаний, Степан Павлович в беседе с командованием ВВС похвалил поликарповский истребитель. Это сразу дало заказ на сто машин! Однако Супрун продолжал гонять самолет в небо, ища причину,

погубившую Чкалова. И не находил. Еще вылет. Еще один. И когда можно было уже поверить в совершенство истребителя, он, коснувшись колесами посадочной полосы, скапотировал — упал на спину... Степана, который, потеряв сознание, висел вниз головой, вытащили из кабины. Когда летчик пришел в себя, его отвезли в Боткинскую больницу. Палату Супруна в тот же день завалили цветами, у дверей отделения, где лежал летчик-испытатель, толпились девушки и женщины. А он мучился не от ушибов, а от неудачи с самолетом.

Оказалось, что колесо шасси при посадке повернулось и стало поперек оси, это и перевернуло самолет.

Но слишком велик был авторитет конструктора Поликарпова, чтобы вторая неудача остановила испытания истребителя.

Тайна истребителя не могла оставить равнодушным к нему летчиков-испытателей. Правом самого опытного, верящего в ценность машины воспользовался Томас Павлович Сузи.

Бросив с большой высоты самолет в штопор, Томас Сузи сознательно испытывал его послушность и вдруг понял, что он ему но подчиняется. Летчик успел выпрыгнуть из кабины, но парашют его не раскрылся, и Сузи погиб.

Что это — роковое стечение обстоятельств или несовершенство истребителя? Самолет И-180 забраковали. Степан Павлович горько переживал гибель Чкалова и Томаса Сузи. Осенью, побывав у родителей в Сумах, он признался матери:

— Нет, не буду я жениться, мама, не имею права... Прасковья Осиповна, вырастившая четырех сыновей и дочь, всплеснула руками:

— Ой, лишеньки... Да яки таки права...

— Анютка родит первенца, его и возьму на воспитание, — пошутил всерьез Степан, смягчая свое признание.

Знакомясь с аттестационным листком Супруна за 1938 год, мы читаем:

«Имеет налет на 1.X.1938 г. 1282 часа 13 мин. (3838 посадок). Из них ночью 35 час. 29 мин. Налет за 1938 г. с 1.I по 1.X. — 149 час. 30 мин...

...Над повышением своих знаний работает с большим интересом, осваивает новую технику и в этой части **незаменим**.

Физически здоров и хорошо развит.

Должности летчика-испытателя самолетов-истребителей вполне соответствует. По своим личным качествам и знаниям дела может командовать истребительным полком и бригадой».

В характеристике за 1939 год отмечается: «**Участвовал в облете почти всех опытных самолетов** и дал конструкторам целый ряд ценных замечаний, пользуется большим авторитетом в

конструкторском мире, влияет на улучшение конструкции самолетов».

«Незаменим» — с такой оценкой вступил Супрун в 1939 год.

Охотничьи рассказы

В июне 1939 года пятьдесят советских летчиков-добровольцев привели свои самолеты во временную столицу Китая — Чунцин. Прилет их был связан с просьбой китайского правительства защитить город от японских бомбардировщиков.

С 4 мая японская авиация массированными налетами превращала в развалины густонаселенные районы города, гибли женщины, дети и старики.

Группа истребителей, которую возглавлял майор Супрун, быстро навела порядок в небе над городом. Теряя бомбардировщики, японцы уже в июле отказались от дневных налетов. Догадываясь о возможных ночных бомбардировках, Степан Супрун рассредоточил свои самолеты на стоянках в кустах вдоль шоссе, которое вело к аэродрому. И оказался прав: в первый ночной налет японцы сбросили бомбы на шоссе. Кто-то им выдавал секреты маскировки советских добровольцев. И хотя ни одного самолета не пострадало, Супрун принял еще более строгие меры маскировки. Его изобретательность привела к тому, что он подымал свои эскадрильи в воздух в темноте, уничтожал японские бомбардировщики, а затем сажал самолеты при фонарях «летучая мышь», при свете фар самолетов, стоявших на аэродроме. По его примеру летчики-истребители стали вылетать на встречу с японцами, вооруженные крупнокалиберными пулеметами, которые были установлены в самолетах.

Однажды за городом был пойман штурман со сбитого японского бомбардировщика. На допросе он не только назвал фамилии Супруна, Коккинаки и других советских асов, но и номера их самолетов, ведь разведка у японцев была поставлена неплохо. Советские добровольцы продолжали сбивать японских летчиков над всей провинцией Сычуань.

Как-то японские самолеты начали бомбометание по аэродрому, на который китайские летчики только что посадили свои машины. В воздухе остался один китайский истребитель. Стартовые прожекторы разбиты. Китайский летчик обреченно носился в темноте над летным полем. Он не мог сесть и не рисковал выбрасываться с парашютом. Да и это небезопасно: вокруг горы. В эти минуты находчивый Супрун вскочил в автомобиль, выехал на летное поле и осветил фарами посадочную полосу. Китайский летчик успел благополучно приземлиться, и, когда второй эшелон японских бомбардировщиков начал утюжить аэродром, то Супрун уже увел автомашину с поля.

15 ноября 1939 года японцы высадили крупный десант в

районе Циньчжоу, стремясь занять узел дорог Наньнин, перерезать связь китайцев с Индокитаем и Бирмой. Японские самолеты бомбили резервы китайских войск; не сумев организовать оборону, сдав Датан и отойдя с ранее занимаемых рубежей, китайское командование запросило помощи советских истребителей. На запрос генерала Бай Чун-си, командовавшего Юго-Западным направлением, Ставка и главный военный советник в Китае перевели 30 самолетов чунцинской группы во главе с Супруном на аэродромы Гуйлиня и Лючжоу. Помощь советских добровольцев помогла стабилизировать фронт. В декабре китайские войска перешли в наступление.

В январе Степан был отозван в Москву, командиром группы вместо него был назначен Константин Коккинаки.

20 мая 1940 года Супруну было присвоено звание Героя Советского Союза.

В марте 1940 года он побывал в командировке в Германии вместе с комиссией, которую возглавлял И. Ф. Тевосян; руководителем группы по закупке самолетов был заместитель наркома авиационной промышленности по опытному самолетостроению и науке авиаконструктор А. С. Яковлев. Из поездки Степан привез множество впечатлений: он встречался с немецкими авиаконструкторами Хейнкелём и Мессершмиттом, был на многих заводах, летал на совершенно незнакомых ему германских самолетах, восхитив этим Хейнкеля, который вскоре послал ему из Берлина альбом с фотографиями, а также немецких летчиков-испытателей, журналистов и публику.

В своих мемуарах уже после войны Хейнкель написал о Супруне:

«Это был высокий, статный мужчина. Перед первым полетом на Хе-100, самом скоростном из всех самолетов, на которых он когда-либо летал, он имел десятиминутную консультацию с одним из моих лучших летчиков-испытателей. Затем он поднял машину в воздух и стал швырять ее по небу, выполняя такие фигуры, что мои летчики почти онемели от удивления».

Из Германии вернулся Степан Павлович не только еще более прославленным, но и привез себе работы — надо было на своем аэродроме облетывать немецкие самолеты. Закупили там и «Мессершмитт-109», и «Хейнкель-100», и «Юнкерс-88»...

Перед Великой Отечественной войной Степан Павлович Супрун вел напряженную работу по испытанию новейших образцов самолетов-истребителей. С 15 по 27 июня 1940 года Степан Павлович вместе со Стефановским проводил государственные испытания самолета ЛаГГ-3. Будучи ведущим летчиком-испытателем самолета И-21, Степан Павлович

убедился, что истребитель неустойчив в полете, а посадка на нем опасна. Посадив самолет, он подошел к ведущему инженеру-летчику испытания этого самолета, сказал:

— На этой штуке делать посадку все равно что целовать тигрицу: опасно и никакого удовольствия.

«В этой фразе весь Супрун», — вспоминает о нем Андрей Григорьевич Кочетков, ныне заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза. Степан Супрун был остроумен, точен в выражении мыслей. И не очень любил писать бумажные отчеты.

* * *

Кому приходилось бывать на утиной охоте, тот поймет азарт Степана, с каким он выезжал каждый раз в лес. Он любил в осенний вечерний час или рано утром на зорьке, затаив дыхание сидеть в скрадке и, выглядывая из-за ссохшихся желтоватых верхушек камыша, всматриваться в сумеречное небо, поджидая диких уток. Даже из Китая он посылал письма, в которых была мечта об охоте. «Будешь мне писать, — обращался он к сестре Ане в письме от 1 октября 1939 года, — напиши, как идет охота этой осенью! Только мне не придется поохотиться. Но здесь охота поинтереснее. Наступили горячие деньки».

И вот в октябрьские дни 1940 года выдался случай поохотиться. В Москву из Борисоглебска нагрянул неожиданно брат Александр, который заканчивал летное училище, и Степан вместе с ним выехал за город. В лесу, на заимке, охотников встретил старый егерь. У него были лодки, он знал места перелета уток.

Однако в первый вечер охоты не получилось. На берегу заговорили о том, о сем — о воздушных боях в Китае, о поездках Степана во Францию, в США, в Германию. Его расспрашивали летчики, приехавшие вместе с ним.

— Ты, сынок, совсем стал знаменитым, — вмешался в беседу егерь, держа в руках треух. — Раньше приезжал просто летчиком, потом объявился депутатом, а теперь уже героем. У тебя на роду такая судьба написана.

— Кто куда записал мне судьбу? — удивился Степан, глядя сквозь дым костра на старика.

— Очень просто, — качая головой, причмокивал для значительности старик. — У одного младенца на роду звезда героя, а у другого тихая жизнь в лесу.

— Ну, это сказки! — запротестовал Степан. — Если я не умел

летать, так научился. Вот в Китае мы сбили тридцать шесть японских машин, а сами потеряли только пять. Какая же тут судьба?

— Японцы не хуже нас вояки! — пожал плечами егерь. — Я с ними воевал в девятьсот пятом, они сколько наших в плен тогда набрали! Самолеты у них хуже наших, что ли?

— Легкие, маневренные, как птицы, — похвалил Степан японские машины, — но зато наши самолеты быстрее ихних да и покрепче. Однажды мой самолет был изрешечен сорока пулями, а я его все-таки привел и посадил на аэродром. Если бы японский истребитель попал под такую очередь, то от него бы остались пух да перья.

— Заговоренный! — строго сказал старик. — И я вот три войны прошел, а хоть бы одну царапину получил. У меня шапка хорошая. — И он потряс своим треухом. — Я ее даже летом в вещмешке носил. Чуть опасность — добываю и на голову. В ней как в броне. Ни единая пулька меня не укусила.

— Пули, что ли, от нее отскакивают? — засмеялись охотники. — Давайте проверим!

С большой неохотой старик дал треух летчикам, которые не без интереса рассматривали мятую, с потертым сукном и засаленным подкладом шапку. На смуглом, обветренном и запеченном солнцем лице егеря плясали отблески пламени костра.

— Промахнетесь, Степан Павлович! — сердито предупреждал он Супруна.

Степан быстро расчехлил ружье, обернулся в сторону кустарника, где еще светился склон неба: силуэт шапки будет хорошо заметен. Грех было промазать.

— Пли! — раздалась команда.

Двустволка сразу разрядилась обоими стволами. Все кинулись к повисшей на суке куста шапке. У костра тщательно переворачивали ее, ища хоть бы одну дырочку.

— Цела! — не своим голосом выкрикнул егерь.

— Волшебная у вас шапка, — серьезными глазами глянул Степан на старика. — Берите мое ружье, выиграли.

Уже на другой день, возвращаясь в город, Саша спросил брата:

— Как же получилось, что ты промазал в егерскую шапку?

Степан ухмыльнулся:

— Разве было бы лучше, если бы я изрешетил ее? Отнял бы у деда и шапку и веру. Кроме того, ему хотелось получить ружье.

Ответ урочища Малинники

Степан Супрун привел свой полк из Москвы в Витебскую область по личному указанию Сталина. В первые двенадцать дней войны успехи гитлеровских армий были столь велики, что фашистское командование считало войну с нашей страной почти законченной. Начальник генерального штаба германской армии генерал Гальдер докладывал Гитлеру 3 июля 1941 года: «Поэтому не будет преувеличением, если я скажу, что кампания против России была выиграна в течение 14 дней». И в эти чрезвычайные для Советской страны дни в Москву пришла весть о гибели легендарного летчика-испытателя, в военном искусстве которого никто не сомневался. В смерть Супруна не хотелось верить. И так как точных сведений о месте гибели героя не было, то кто-то сказал, что Степан Павлович попал к партизанам. Но кое-кого весть о быстрой гибели знаменитого пилота потрясла настолько, что пустили слух об уничтожении немцами в первых боях всего полка, которым командовал Супрун. Слухи оказались живучими, пустили корни в книги воспоминаний. В Витебской и Сумской областях, которые были оккупированы фашистскими войсками, немцам было выгодно кричать по радио, что Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР Супрун сдался в плен...

Анна Павловна, сестра Супруна, жившая в Москве, получив известие о несчастье с братом, в первых числах июля побывала на приеме у Сергея Игнатьевича Руденко, ныне маршала авиации; он сказал ей, что Иосиф Виссарионович приказал уточнить причину и место гибели Супруна.

В архиве сохранилось несколько донесений из 23-й авиадивизии, в состав которой входил полк Супруна, о гибели Степана Павловича. Сперва помощник начальника штаба капитан Андреев сообщил, что 4 июля 1941 года подполковник Супрун в 13 часов вылетел во главе десяти самолетов МиГ-3 с задачей сопровождать СБ для бомбометания в районе Борисова. Супрун шел впереди. На обратном пути после разведки его в строю не было. Затем командир 23-й смешанной авиадивизии полковник Нестерцев написал начальнику штаба Западного фронта:

«При возвращении группы бомбардировщиков, сопровождаемых девяткой МиГ-3, десятым шел подполковник Супрун. Отделившись от группы, желая произвести разведку по дороге Борисов — Орша, снизился до малой высоты и, по-видимому, был сбит огнем с земли. В районе Толочина был найден сгоревший самолет и труп летчика. В обломках найдена Золотая Звезда. 9.07.1941 г.».

Еще позже Нестерцев сообщил: какой-то крестьянин 9-10 июля принес из леса обгоревшие документы Супруна в штаб дивизии, что тот же крестьянин видел обгоревший самолет близ поселка Крупки. Сообщался номер найденной Звезды Героя: 461.

К сожалению, это свидетельство Нестерцева оставалось никому не известно. О нем не знал даже К. Е. Ворошилов, который однажды в 1946 году звонил в Сумы и беседовал по телефону с отцом Супруна.

Летом 1960 года брат героя полковник Федор Павлович Супрун возобновил поиск места гибели Степана Павловича. Была создана комиссия, в которую вошли сотрудники Толочинского и Крупского райвоенкоматов Витебской области, а также журналист И. Брайнин.

В поселке Крупки, в окрестных деревнях были опрошены сотни людей. Многие рассказывали о местах падения советских самолетов в годы Великой Отечественной войны. Но поиски остатков самолетов ничего не давали.

По просьбе военкомата толочинская районная газета «Ленинец» опубликовала заметку о поиске самолета Супруна. На другой же день в редакцию газеты пришел колхозный кузнец из деревни Сурновка Михаил Ефимович Покатович. В письме он изложил свои воспоминания так:

«Примерно в конце июня или в первых числах июля 1941 года в воздушном бою был подбит самолет-истребитель последней марки. В то время я служил наблюдателем поста ВНОС, который размещался в Друцком замке. После падения самолета я вместе с лейтенантом (фамилию не помню) выехал к месту падения, самолет догорал, когда мы приехали, летчик, у которого обгорело все, за исключением нижней части туловища, находился еще в кабине».

Поисковая группа офицеров во главе с райвоенкомом подполковником Н. И. Пожаровым, посадив в машину Покатовича, в тот же вечер выехала в деревню Монастыри. Деревня, узнав о поисках места падения самолета, собрала немало свидетелей разных возрастов. Вспоминали, что 5 июля 1941 года фашистские танки и автомашины уже приблизились к деревне, и тогда-то до вступления немцев на улицу колхозники Денис Василевский и Андрей Акулович похоронили летчика. К поисковой группе подошли сыновья Василевского — Владимир и Евгений, которые видели, как их отец хоронил летчика, осматривали обгоревший самолет.

По просьбе сотрудников военкомата вырубили кусты в нескольких местах. Могилы там не оказалось. Тогда на опушку леса были вызваны саперы во главе с майором А. С. Гаврютиным.

Рядовой Романюк быстро нащупал место, в которое направили лезвия лопат. Скоро лопаты ударились в металлическое покрытие. Останки похороненного летчика были под обшивкой самолета. Близ могилы люди нашли половину картера двигателя самолета, редуктор, баллон для сжатия воздуха, бронеспинку пилота. В ограде одного колхозника сохранился блок мотора самолета с номером.

Приглашенный из Минска инженер-подполковник П. С. Щеглов подтвердил, что металлические части принадлежат самолету МиГ.

Беседа со многими людьми закончилась составлением акта, который хранится ныне в Музее Вооруженных Сил СССР.

Тогда же, летом 1960 года, останки С. П. Супруна с поляны за деревней Монастыри были перевезены в Москву и с большими почестями захоронены на Новодевичьем кладбище. Памятники Супруну установлены в Сумах, в деревне Монастыри, его именем названы улицы в Москве, Севастополе, Сумах, в селе Речки, его имя носят школы, пионерские дружины и отряды.

Даты жизни и деятельности С. П. Супруна

1907, 2 августа — День рождения С. П. Супруна.

1913 — Мать Прасковья Осиповна увезла сыновей Степана, Гришу, Федора в Канаду, к отцу, уехавшему туда в 1911 году.

1915-1924 — Степан учится в школах Говардвилля и Виннипега.

1922 — В Виннипеге вступает в Лигу молодых коммунистов Канады.

1925, ноябрь — 1926, сентябрь — Ученик кустаря-каретника в городе Белополье.

1926, сентябрь — 1928, июль — Столяр комборбеза города Сумы.

1928, июль — 1929, сентябрь — Фрезеровщик машиностроительного завода имени Фрунзе в городе Сумы, пионервожатый.

1929, октябрь — 1931, июль — Курсант школы младших авиаспециалистов в Смоленске и школы военных пилотов.

1930, 3 июля — Принят в члены ВКП(б).

1933, июль — Переведен в НИИ ВВС РККА испытателем военных самолетов.

1935, май — Участие в воздушном параде над Красной площадью. Награжден именными золотыми часами наркома обороны СССР.

1936, май — Участие в воздушном параде над Красной площадью. Награжден орденом Ленина за испытание и овладение новой боевой техникой.

1936, 11 августа — Награжден легковой автомашиной М-1.

1937, декабрь — Избран депутатом Верховного Совета СССР.

1939, июль — 1940, январь — Участие в боевых действиях с японскими милитаристами в Китае в качестве командира группы истребителей-добровольцев.

1940, март — Член комиссии по закупке самолетов в Германии. *1940, 20 мая* — Присвоено звание Героя Советского Союза.

1940, лето — осень — Проводил государственные испытания новых истребителей МиГ-3 и ЛаГГ-3, рекомендовал их в серийное производство.

1941, 23 июня — Выступил с предложением создать шесть полков из летчиков-испытателей.

1941, 24 июня — Подписал заключение на самолет-истребитель Як-1М, рекомендовал его в серийное производство. *30 июня* — увел на фронт 401-й истребительный полк особого

назначения; в тот же день лично сбил два самолета противника.

1941, 4 июля — Погиб в схватке с шестью немецкими самолетами.

1941, 22 июля — Присвоено звание дважды Героя Советского Союза.

1960, июль — Останки перезахоронены в Москве на Новодевичьем кладбище.

Краткая библиография

А. С. Яковлев. Цель жизни. Изд. 4-е, дол. М., Политиздат, 1974.

П. М. Стефановский. Триста неизвестных. Изд. 2-е. М., Воениздат, 1973.

А. Я. Калягин. По незнакомым дорогам. М., «Наука», 1969.

С. И. Руденко. Крылья победы. М., Воениздат, 1976.

А. И. Еременко. В начале войны. М., «Наука», 1964.

Дважды Герои Советского Союза. М., Воениздат, 1973.

С. Вишенков. Дважды Герой Советского Союза С. П. Супрун. М., Воениздат, 1956.

А. И. Покрышкин. Готовность к подвигу. — «Красная звезда», 1975, 16 октября.

Алексей Хлобыстов

Мы находились на передовом форпосте... нашей Родины, и нам следовало быть такими же умелыми, отважными летчиками, как Борис Сафонов, Сергей Курзенков, Захар Сорокин, Алексей Хлобыстов и многие другие герои Великой Отечественной войны — наши старшие братья по оружию.

Юрий Гагарин. Дорога в космос

Автор: Б. Чубар

В каждом порту есть сложившаяся компания знатоков, которые немало времени проводят у причалов и под грохот накатывающихся волн ведут бесконечные «морские» разговоры. Стоит появиться из-за горизонта хотя бы кончикам мачт очередного корабля, как они безошибочно назовут его имя, порт приписки, водоизмещение, фамилию капитана, а возможно, и имя буфетчицы.

Группка таких всезнающих «экспертов» стояла как-то у причалов Мурманского порта и с недоумением всматривалась в подходивший корабль. Невероятно, но никто из присутствующих не мог сказать ни слова из того положенного набора, которым они в таких случаях обмениваются.

В Мурманск, порт своей приписки, входил, сверкая иллюминаторами и свежей краской, только что построенный гигантский рефрижератор. Несколько бывших моряков цепкими взглядами издали прочитали яркую надпись: «Алексей Хлобыстов».

Компания облегченно вздохнула: имя не составляло для них загадки.

— Лешка-то? Хлобыстов? Наш это, мурманский. Летчик. Боевой был парень, в небе прямо чудеса выделывал.

...Волгоградский район Москвы. Недалеко от станции метро «Ждановская» на доме № 1, которым начинается красивая, в буйной зелени улица Хлобыстова, мраморная табличка: «Названа в 1966 году в память летчика Героя Советского Союза Алексея Степановича Хлобыстова». Напротив этого дома, в скверике — мемориал, место сбора пионеров средней школы № 84 — их

дружина носит имя летчика-героя.

Ветераны завода, где он работал, помнят шустрого электромонтера Алешку Хлобыстова и абсолютно уверены, что он свой, московский парень. Доказательства? Пожалуйста. Здесь он учился, работал — в заводском музее даже фотография сохранилась: зацепился Леша «кошками» у вершины столба (к сожалению, со спины снят) и делает свое электромонтерское дело. Другие снимки сделаны уже после того, как он героем стал. Сфотографировали его в цехе — в рабочем халате, с большим напильником в руках, а потом на митинге — красивый он здесь, улыбающийся, и даже у доски Почета, где и его портрет был представлен.

* * *

...Захаровская школа № 2, село Елино Рязанской области. В коридоре второго этажа добротного, современного здания большой стенд: «Наш земляк Герой Советского Союза летчик-истребитель Алексей Хлобыстов». Рисунок самодеятельного художника — краснозвездный «ястребок» в яростном таранном ударе сшибается с фашистским стервятником, снимки военных лет, документы, подпись: «Пионерская дружина захаровской СШ № 2 имени А. С. Хлобыстова».

«Наш земляк» на этот раз целиком соответствует истине: здесь, в Елине, он родился, рос, бегал в школу, отсюда ушел по дороге в бессмертие.

* * *

Алеша родился после того, как свершилась Октябрьская революция. Несправедливо будет, кстати, умолчать о том, что и ленинградцы имеют веские основания считать Хлобыстова близким себе человеком: отец Алеши, Степан Федорович, не выдержав голодного крестьянского существования, ушел в Питер, как и многие его земляки, и добрый десяток лет работал на Путиловском заводе.

Ленинский декрет — «земля крестьянам», бедственное положение семьи и надежда на скорую лучшую жизнь вынудили бывшего беднейшего из рязанских крестьян вернуться в родную деревню, но, увы, ненадолго. Полыхал пожар гражданской войны, и Степан Федорович, простившись с женой Натальей и малолетней дочуркой, пошел защищать Советскую власть — свою

власть, народную.

На Рязанщине, да и по всей стране царили разруха, голод, тиф. Алеше не было и двух лет, когда, тяжело заболев, умерла мать. Его и старшую сестру Дусю ожидала, видимо, участь многих осиротевших детей — скорее всего смерть от голода или тифа, но сельчане последним делились с несчастными сиротками. В деревне уже оплакали Хлобыстова-старшего, считая, что погиб он в водовороте войны.

Слухи о смерти Степана Федоровича, к счастью, не подтвердились: в 1922 году, тяжело израненный, но живой красноармеец Хлобыстов вернулся в Захаровку растить детей и строить новую жизнь, за утверждение которой долго и мужественно сражался.

Заслуженный учитель РСФСР, кавалер ордена Ленина Иван Алексеевич Морозов любил рассказывать о своем ученике, которым по-отцовски гордился:

«В школу Алексей пошел с восьми лет. Подвижный, с блестящими голубыми глазами, с копной непокорных каштановых кудрей — таким он мне запомнился. Учился Алеша хорошо, и тройки были для него весьма неприятной редкостью.

Я в то время работал заведующим Захаровской начальной школой, здесь училось 186 ребят, было четыре учителя. По тому времени это крупная школа.

Помню, Степан Федорович, встретив меня на улице, не преминул пожаловаться: просыпаюсь, говорит, глубокой ночью, коптилка горит, и Алешка сидит, уткнувшись в книжку. «Сынок, — говорю, — керосин дорого стоит, утром учи уроки...» А Алешка просит: «Папа, я еще немножко посижу, а то стыдно будет перед Иваном Алексеевичем...»

Ну, естественно, мне, педагогу, выслушивать такие жалобы — одно удовольствие. С детства Алешу тянуло в синее небо. Любил парнишка запускать бумажных змеев, рисовать аэропланы, читать про летчиков — эта профессия в наши годы была окружена ореолом романтики.

Алеша никогда не обижал учеников физически слабее его, отважно защищал своих друзей, когда на них нападали ребята постарше. Помню такой случай. Прибежал ко мне с жалобой на Алешу ученик старше его примерно года на два; дескать, ударил его Хлобыстов. Я удивился, но, как положено, вызываю Алексея, спрашиваю, как было дело. Тот с негодованием рассказал: да, отколотил верзилу, потому что он обижал маленьких, отнимал у первоклассников резиновый мячик. Вместо выговора пришлось похвалить мальчишку, возможно, и вопреки формальной педагогике: поступил-то ведь он справедливо и смело, по-

мужски».

Многие из тех, кто знал и помнил Алешу, могут подтвердить: бывший учитель нисколько не идеализировал своего ученика. У него с детства сложился устойчивый, самостоятельный характер, и во многом это предопределялось той обстановкой, в которой он рос. Действительно, жил паренек в условиях трудных, познал нужду и голод, с малых лет ему пришлось не просто помогать по хозяйству, а в полном смысле слова трудиться — пасти коров, заниматься огородом, домашней работой — потому и уроки учил до глубокой ночи. Тогда многие мальчишки грезили авиацией, но он мечтал о профессии летчика всерьез, отнюдь не под влиянием моды.

В тот год, когда он окончил семилетнюю школу, умер отец. Теперь Алексей в свои неполные шестнадцать лет действительно стал круглым сиротой. В Москве жила старшая сестра, Евдокия Степановна, и единственная дорога, естественно, вела туда, в столицу.

Он поступил на завод учеником электромонтера, освоил специальность, начал не только кормить себя, но и сестре понемножку помогать. Здесь, на заводе, стал комсомольцем. Был он нрава общительного, дружелюбного, легко сходился с людьми, любил песню, хорошую шутку, и неудивительно, что ребята участка на очередном отчетно-выборном комсомольском собрании избрали его групкомсоргом.

То, что зреет и вынашивается в душе подростка годами, однажды под влиянием случая, совета или прочитанной книги обретает наконец ясность, завершенность, становится окончательным решением. Так было и с Алексеем Хлобыстовым.

На завод приехал кандидат в депутаты Верховного Совета СССР, Герой Советского Союза, прославившийся своим мужеством в небе Испании военный летчик И. А. Лакеев. Он рассказывал вещи интересные, а временами и жуткие: о воздушных схватках с фашистами, о своих друзьях — «пилото руссо», как их называли испанцы, о молодом советском летчике — он упал на подбитом самолете в тылу врага и, тяжело раненный, попал в плен. Фашисты пытались узнать хотя бы его имя и национальность, но он ничего не сказал.

Летчика замучили, тело изрубили в куски, упаковали в контейнер и сбросили с самолета на позиции республиканцев (многие газеты мира писали тогда с возмущением об этом варварском преступлении). Франкисты думали запугать пилотов-интернационалистов, но только вызвали к себе еще большую ненависть и жажду отомстить за товарища.

Рабочие — и пожилые, и совсем юные — слушали рассказ И.

А. Лакеева с напряженным вниманием. Задавали вопросы, и летчик отвечал подробно и обстоятельно. Алеша сумел протиснуться из толпы ребяг и, непривычно запинаясь, тоже вставил вопрос:

— Я хочу стать летчиком. Скажите, пожалуйста, что для этого надо?

Иван Алексеевич улыбнулся, коротко, по-военному ответил:

— Учиться. Вырабатывать волю и не бояться трудностей.

Рано поутру в заводской комитет комсомола к секретарю постучались трое — стоят у порога, переминаются с ноги на ногу, друг друга подталкивают.

— В чем дело, орлы? Набедокурили?

— Да нет... Понимаешь, Барошин, рекомендацию бы нам от комсомола — в летчики решили пойти.

— В авиацию? Ишь ты... Если все захотят летать, кто у станков будет стоять? — неожиданно для себя стишком ответил комсомольский секретарь.

— Так мы не все, нас трое.

— Это верно. А что летчику требуется смелость, воля, характер, понимаете?

— Понимаем, не пришли бы иначе.

С комсомольской путевкой Алексей отправился в Ухтомский аэроклуб, был принят, отлично окончил его, а после аэроклуба (шел 1939 год) его направили в Качинскую Краснознаменную авиационную школу.

Мечта о синем небе стала реальностью. Учился он настойчиво, трудолюбиво, жадно, ибо решил: если уж быть летчиком, то настоящим. В выпускном аттестате Хлобыстова отмечалось:

«За время пребывания в летной группе проявил себя преданным партии Ленина и социалистической Родине. Среди товарищей пользуется большим авторитетом. Хороший общественник. Энергичен, требователен к себе. По летной подготовке имеет следующие показатели: взлет — отлично, набор — отлично, развороты — отлично, посадка — отлично, боевые развороты — отлично, бочки — хорошо, иммельман — хорошо, осмотрительность — отлично.

Целесообразно использовать летчиком-истребителем в строевой части».

О такой аттестации только мечтать можно, а Хлобыстов не совсем доволен.

— На бочке срезался, будь ты неладна, — сокрушался он в кругу товарищей, многие из которых откровенно завидовали его умению управлять машиной. — Иммельман, согласен, труднее

мне давался, но и он получался в полетах, и не раз получался. Досадно.

Наставник Хлобыстова — опытный летчик-инструктор — уверенный, что один из лучших его учеников пройдет экзамен без сучка и задоринки, тоже огорчился, но виду не подал, поздравил сердечно. Потом, наедине, доверительно, а по сути, торопясь напоследок повторить, как самое заветное, то, что говорил уже не раз в классных аудиториях, сказал:

— Понимаю, иммельман — фигура не из простых, ты сам убедился, но ведь я много раз не просто объяснял — показывал, как надо точно на вершине первой половины петли (самолет в это время летит вверх колесами. — *Б. Ч.*) вывести машину в линию горизонтального полета. А ты заспешил, дернулся, будто тебя током ударило, и пусть чуть-чуть, но смазал фигуру. Пойми, уметь вовремя менять направление полета с одновременным набором высоты — прием, крайне необходимый в бою. И машину и жизнь может спасти — ручаюсь своим опытом.

«Прием, необходимый в бою...» Да, они учились всерьез, готовили себя к тому, чтобы по первому зову стать на защиту Родины. Обстановка в мире складывалась так, что команда «К бою!» могла прозвучать в любую минуту, с Запада все отчетливее тянуло пороховой гарью.

В первые, самые трудные дни войны тяжелые потери понесла и наша авиация, немцы имели большое превосходство в воздухе, они буквально пиратствовали среди бела дня, нередко расстреливая на бреющем полете колонны мирных жителей, которые уходили от линии фронта на восток.

С врагом лейтенанту Хлобыстову пришлось встретиться на Карельском перешейке, куда к этому времени перевели его часть. Алексей патрулировал в прифронтовой зоне. Погода стояла ясная, солнечная, видимость, как говорят бывалые летчики, — миллион на миллион. Вдруг, инстинктивно бросив взгляд вправо, он неожиданно для себя (несколько секунд назад небо казалось абсолютно чистым) увидел немного в стороне и ниже одинокий «юнкерс». Фашист неторопливо и уверенно, даже, пожалуй, нагловато шел над нашими позициями, высматривая, надо полагать, цель посолиднее и неуязвимее.

Вылетая на разведку или патрулирование, Алексей, как и любой другой летчик, сознавал, что может встретиться с врагом, более того, искал встречи — слишком уж много у каждого накопилось горечи за неделю войны. Алексей не раз представлял в деталях этот первый бой.

Невесть откуда взявшийся одинокий «юнкерс» с выпущенными куриными лапами[6] привел его в замешательство —

он не ожидал столкнуться с врагом именно так вот, один на один. Волнение, окатив на долю секунды теплой волной, тут же прошло. «Самоуверенно идет. Привык, видно, к безнаказанности, сукин сын», — ругнулся Алексей, а тренированный мозг профессионала уже оценил отличную позицию для атаки, в сознании, словно на классной доске, вспыхнули много раз слышанные слова инструктора: «Доворот, газ, сближение, прицел — очередь!»

Он довернул, рванул сектор газа до упора, бросил машину вперед и вниз и одновременно ударил длинной прицельной очередью. «Юнкерс» отчетливо вздрогнул, качнулся, словно споткнувшийся на бегу скакун, задымил и тут же завалился в штопор. Видимо, Алексей наповал убил пилота.

— А-а, горишь, гад! — ликующе закричал Хлобыстов и с трудом подавил в себе желание ринуться вниз, к земле, — очень уж хотелось рассмотреть, как горит первый сбитый им фашист.

Вернувшись на аэродром, он посадил самолет как по струночке, но пережитое волнение было столь велико, что товарищи, поздравив его с боевым крещением, все же решили сопроводить «именинника» в медсанбат — вид у него был откровенно больной.

— Грипп, ёчто ли? — недоуменно спросил врач, посматривая на градусник — температура под тридцать девять. Однако это был «грипп» психологический, нервный. Уже на следующий день Алексей как ни в чем не бывало дежурил в самолете, ждал команды на взлет. Впоследствии, став уже признанным асом, он не раз будет вспоминать и свой первый бой, и смешное приключение в медсанбате.

Жестокие и кровопролитные бои шли и под блокадным Ленинградом, и на Волховском и Карельском фронтах. Предметом особого внимания германского командования стал Мурманск — важный и крупный морской порт, в который кружным и далеким путем приходили всевозможные грузы, караваны кораблей союзников с военной техникой и снаряжением. Перед фашистской авиацией стояла задача — парализовать работу порта, в свою очередь, наши летчики должны были сделать все возможное, чтобы сорвать намерение неприятеля.

Практически круглые сутки приходилось дежурить на аэродромах, боевые тревоги и команды на взлет следовали одна за другой.

Немцы упорно, методично, день за днем рвались к Мурманску. После первых схваток спеси у них поубавилось, теперь они нападали большими армадами, бомбардировщики, как

правило, шли с надежным прикрытием, и все же им практически так и не удалось нанести массированный бомбовый удар по городу и тем более приостановить работу порта. Советские летчик», набираясь боевого опыта, воевали с каждым днем все увереннее, находчивее, а главное, эффективнее — все чаще в небе Заполярья вспыхивали черно-дымными факелами «мессершмитты» и «юнкерсы».

За проявленные мужество и отвагу 20-й истребительный авиационный полк, где воевал Алексей, одним из первых получил звание гвардейского.

Памятна была Алексею еще одна встреча с любителем одиночной охоты — по странному совпадению это тоже был рыскающий над нашими позициями «юнкерс». На этот раз Алексей не горячился, действовал осмотрительно, быстро, точно совершая необходимый для атаки маневр, и вдруг мелькнула озорная мысль: «А не попробовать ли посадить этого храбреца на наш аэродром? Добить я его всегда успею».

Гитлеровец умело, но медленно — скорость против истребителя не та — уклонялся, когда Алексей коротко постреливал для острастки, и в конце концов понял не только то, что находится под прицелом и может ожидать роковой очереди в любую минуту, но и намерения советского летчика. Поразмышляв, видимо, что выбрать — смерть или плен, — он предпочел последнее и повел самолет на посадку.

Командир полка майор Павел Захарович Шевелев поздравил Хлобыстова с первой высокой наградой — орденом Красного Знамени.

Рос счет сбитым самолетам, и вскоре на гимнастерке Хлобыстова красовался второй орден Красного Знамени. И хотя воевал он сравнительно недавно, его можно было уже считать опытным воздушным бойцом — в полк, случалось, приходили ребята и вовсе необстрелянные. Хвалили его действия на разборах боевых вылетов, стали проявлять к нему интерес и журналисты, а у них, как известно, свое чутье на человека незаурядного.

Трезво оценивая свой опыт и мастерство летчика-истребителя, он — такая уж натура упорная — никак не мог все же забыть маленького конфуза на экзамене в училище. Говорят, раз уж мысль-искусительница засядет в мозгу, рано или поздно она себя проявит. И Алексей не устоял. Возвращаясь как-то после утомительного и безрезультатного патрулирования, он, прежде чем зайти на посадку, вдруг, возможно, и сам того не ожидая, крутнул несколько сложнейших фигур высшего пилотажа на виду у всего честного народа. Знай, мол, наших.

С немым изумлением наблюдал командир эскадрильи капитан Поздняков за непонятными маневрами своего друга-подчиненного.

— В кино, я понимаю, можно подобный цирк показывать, — вскипел капитан. — Но ты, надеюсь, не в актеры собираешься?

— После победы? А почему бы и нет? Внешность у меня, говорят, подходящая, да и сам вижу — девушки засматриваются. — Хлобыстов погасил улыбку. — Извини, Алеша, настроение вдруг непонятное случилось.

— Извиняю. А повторится что-либо подобное — не обижайся, спрошу с полной строгостью. Хотя, если в штабе узнают, не уверен, что тебе эта шутка сойдет с рук. Не мне тебя учить, но запомни все же: на нас молодые смотрят, учатся, опыт перенимают, и вдруг на тебе... В авиации не только дисциплина, но и самодисциплина — вещь первостатейная. От нее и успех боя, и жизнь твоя и других зависит.

Алексей вспомнил инструктора училища — сейчас капитан почти дословно его повторил — и почувствовал, что к нему снова возвращается хорошее настроение.

— Ох и любишь ты читать нотации, командир.

— Видимо, учитель во мне родился, да не состоялся, — с неожиданной грустью сказал Поздняков, хотя все знали, что в полку не найти, пожалуй, более преданного авиации человека, нежели он.

Они дружили крепко, по-мужски, были искренне преданы друг другу, а если уж летали парой — понимали, казалось, намерения друг друга с полунамека. В эскадрилье их в шутку называли Алексей-первый и Алексей-второй. Задвинет Хлобыстов фонарь кабины, вскинет вверх руки, прося разрешения на вылет, и кто-то из молодых обронит: «Второму дают взлет». Командира и его заместителя уважали, чтили, учились у них, стараясь подражать и на земле и в воздухе.

Стояла тусклая, холодная северная весна. Они взлетели шестеркой, привычно, по трое взяли строй «клин». Пройдет немного времени, и истребители — как наши, так и немецкие — станут в боевом порядке держаться парами — ведущий и ведомый. В первые же месяцы войны летали и воевали именно клином, хотя неудобство в таком построении летчики ощущали: на острие атаки практически оказывался один самолет, а двое ведомых, прикрывая хвост ведущему, поневоле были обречены на пассивную роль.

Полет прошел без происшествий, небо на много километров вокруг было чистым и от облаков, и от самолетов неприятеля.

Никто из них не знал — а было это 8 апреля 1942 года, — что

через несколько часов в этом же составе они поднимутся по тревоге в воздухе и проведут бой, который может войти во все учебники авиации как образец высочайшего летного мастерства, мужества. И вообще день выдался для Алексея особенным — потом его назовут звездным днем Алексея Хлобыстова.

Передохнув немного, они с Поздняковым вылетели на разведку. Слетали удачно, хотя знакомой радости от добротно выполненного задания не чувствовалось. Устали до смерти, было ощущение, будто в тело капля за каплей вливается свинец. «Критические нервно-психологические и физические перегрузки», — сказали бы сегодня. Летчики определяли свое состояние проще: «Поспать бы часок-другой».

Хлобыстов дежурил. Он сидел в самолете, привычно наблюдая за напряженными аэродромными буднями, и не заметил, как унесся мыслями в далекие мирные годы. Вспомнилось детство, родное село Захарово, отец...

Отца он уважал, старался его не огорчать — тот болел часто, донимали старые раны, — любил слушать его рассказы про гражданскую войну и схватки с белогвардейцами, бандитами. Родом из Захаровки был еще один человек, имя которого в те годы воспринимали как легенду.

— Пап, неужели взаправду Елин видел и охранял Ленина? Расскажи, а?

Степан Федорович рассказывал, что знал, о том, как Петроград встречал в апреле Ленина на Финляндском вокзале. Позже учитель Иван Алексеевич уже более подробно расскажет детям о том, как их односельчанин Георгий Васильевич Елин попал по мобилизации в Петроград, служил в автобронемастерских, вступил в партию большевиков. В дни Февральской революции его избрали членом Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов. С отрядом надежных рабочих и солдат Елин занял дворец Кшесинской и был назначен его комендантом. Во дворце разместился большевистский Центральный Комитет. По заданию партии Елин, несмотря на запрет командования, привел 16 апреля к Финляндскому вокзалу два автоброневика, грузовую машину и легковой «фиат».

Они читали в классе вслух книгу «Рассказы рабочих о Ленине», и Иван Алексеевич попросил их записать в тетрадки слова Подвойского (Елин с ним вместе работал) об их земляке: «Елин, — писал Подвойский, — со своим отрядом достойным образом встретил нашего вождя. Но заслуга Елина заключается еще в том, что он не побоялся представить возможность Ленину встать на твердую стальную трибуну и провозгласить большевистские лозунги».

Ребята слушали эти рассказы затаив дыхание и с гордостью осознавали причастность своей маленькой Захаровки к такому великому событию, как Октябрьская революция. Хорошие у них были наставники — умели рассказать, умели учить и, главное, пробудить желание знать больше...

Вспомнилось и недавнее партийное собрание, где рассматривалось заявление о приеме в партию. Алексей, рассказывал о себе, о своем решении стать коммунистом, говорил:

— Мне повезло — и в том, что я родился в такой стране, как наша, за которую я готов в любую минуту отдать жизнь, и в том, что с детства меня окружали люди, которые были для меня примером. Это земляки-односельчане, организаторы колхоза и партячейки в селе, отец мой — боец первых организованных частей Красной Армии, воспитатели, педагоги — в школе, заводском коллективе, училище. И здесь, в части, коммунисты стали для меня образцом поведения и в жизни, и в борьбе с фашизмом.

Он с волнением ждал, какую оценку дадут ему однополчане. Речей долгих в условиях фронтового аэродрома, понятно, не произносили, но и в коротких выступлениях коммунисты сумели сказать о Хлобыстове — летчике и человеке хорошие, от сердца идущие слова, но и не только хорошие. Одно замечание, похоже, попало в цель — Алексей почувствовал, как вспыхнули от смущения щеки. А говорилось о том, что после случая с «юнкерсом», которого он принудил к посадке, показалось товарищам, что иногда излишне самоуверенно стал держаться Хлобыстов в небе. Уж не признаки ли это болезни, которая называется «головокружением от успехов»?

Слово берет капитан А. Поздняков:

— Правильное замечание. И еще горячится он в отдельные моменты боя, когда требуется хладнокровие и смелость, но смелость не безрассудная, а суворовская, то есть расчетливая и грамотная. Да, грамотная! — И капитан, словно стоя перед аудиторией, назидательно поднял вверх палец.

Что ж, правильно говорили товарищи: чтобы считать себя по-ленински коммунистом, ему предстояло еще многому учиться и научиться. Может, поторопился он с заявлением? Но решение собрания было единодушным: принять в члены партии большевиков.

Поздняков, крепко тряхнув Алексею руку, спросил, лукаво прищурясь:

— Не обижаешься? За прямоту-то?

— Что ты, Алеша. Я думал, ты меня ша-а-рахнешь за тот

фокус над аэродромом.

— Но ты же сразу понял, что сглупил тогда, — я видел, ты крепко злился на себя. Так что забыто и похоронено. И по-человечески я очень рад за тебя сегодня.

Пожалуй, действительно упрекнуть судьбу Алексею особенно не в чем: на друзей настоящих ему тоже везло в жизни, а это не каждый о себе скажет...

Мысли Алексея прервало появление «виллиса», который юрко проскочил проходную. Похоже, «виллис» направлялся к его самолету. Алексей знал, что эта машина начальника политотдела дивизии подполковника Загуляева, и радостное предчувствие колыхнуло сердце. Он уже несколько дней ждал вызова в политотдел.

Хлобыстов выскочил из кабины, вытянулся, начал было докладывать.

— Вольно, вольно, товарищ лейтенант, — сказал комиссар, дружелюбно улыбаясь. — Вызывать в политотдел не стал — знаю вашу обстановку, поэтому сам прикатил. Что ж, Алексей Степанович, — начал он торжественно, — был ты отличным комсомольцем, стал отличным летчиком, надеюсь и верю, что будешь столь же достойным коммунистом. Поздравляю!

Подполковник вручил Алексею партийный билет и на мгновение, как сына, обнял и отстранился.

Подавляя волнение, Алексей сказал:

— Постараюсь быть настоящим большевиком. — И, помолчав, добавил: — Не только на земле, но и в воздухе.

— Тогда удачи тебе, коммунист Хлобыстов, и на земле и в небе.

Подполковник козырнул и зашагал к машине.

Алексей забрался в самолет, бережно спрятал партбилет в нагрудный карман, и тут же вспыхнула сигнальная ракета.

Они вновь взлетели шестеркой, набрали высоту и привычно выстроились в два клина. Низко у горизонта висело незаходящее солнце — тусклое, прохладное, заполярное. Видимость, как и утром, хорошая, в пределах человеческого глаза.

Коротко бросив взгляд вниз, на землю, Алексей отчетливо различил знакомый Фадеев ручей, с десяток маленьких, прилепившихся к круче домиков, сколоченных из топленика и бросовых досок. От этой идиллической картины веяло уютом и миром, и почти не верилось, что, возможно, через минуту-другую придется стрелять, убивать, а может быть, и быть убитым. Он и раньше готов был к любым испытаниям — и доказывал это на деле, но сейчас, в этот особый для него день, чувствовал себя именинником, и казалось, будто сил у него прибавилось вдвое.

Вел шестерку Поздняков. Капитан, не тая тревоги, думал о молодых летчиках, которые шли за ним в бой. Превосходство в воздухе все еще, к сожалению, удерживали фашисты. Тут дело было не только в нехватке техники, не только в том, что многие заводы пришлось эвакуировать на восток, в Сибирь и разворачивать производство нередко под открытым небом. Гибли самолеты, гибли и летчики — на «мессершмиттах» и «юнкерсах» тоже ведь летали не дети.

Сейчас в его шестерке лишь он и Леша Хлобыстов обладают опытом, что приобретается только в схватке с врагом, остальные — Фадеев, Семенов, Юшин, Бычков — новички, едва успели сделать по два-три вылета, которые и боевыми-то назвать трудно.

Боевой вылет — это сшибка, встреча лицом к лицу с врагом — так понимал капитан Поздняков. Позже, когда Алексея Петровича уже не будет в живых, выйдет приказ народного комиссара обороны, в котором специально будет уточнено понятие «боевой вылет». И для истребителей боевым вылетом будет считаться только такой вылет, в котором произошла встреча с противником и состоялся воздушный бой.

Новичков нужно учить — это аксиома, но заниматься учебой при нынешней обстановке можно только в бою, и за это тоже приходится порой платить кровью. Несколько дней назад командир полка на разборе очередного воздушного боя говорил, с трудом скрывая раздражение, об ошибке, которую допускают не только молодые, но и некоторые уже достаточно полетавшие летчики. Выйдя на курс атаки, они, нервничая, торопясь или не умея рассчитать дистанцию, издалека открывали огонь и, случалось, безрезультатно расстреливали весь боезапас. Безоружный самолет или должен был покидать зону боя, или становился легкой добычей противника.

Поэтому перед вылетом Поздняков еще раз коротко напомнил:

— Боеприпасы экономить. Стрелять прицельно, короткими очередями и только наверняка.

Бой предстоит — это подсказывала командиру и интуиция, и данные воздушной разведки, но беспокоился он, конечно, не за себя, беспокоили его молодые ребята, которые держатся сейчас за его спиной, и кто знает, какими мыслями заняты их юные головы. Нет, нет, он и предположить не мог, что кто-то из них струсит, и все же еще парочка таких, как Хлобыстов, очень бы сейчас оказалась кстати.

— Командир, фрицы! — услышал он в рации хрипловатый голос Хлобыстова.

— Вижу, — хмуро ответил Поздняков. — Будем атаковать!

Казалось, на горизонте возникло серое облако и, ширясь и вырастая, плыло им навстречу. Пятнадцать бомбардировщиков Ю-87 под прикрытием пяти «мессершмиттов» шли с намерением пробиться к порту, где собралось довольно много кораблей — и наших, и союзников.

Небольшой отряд Позднякова шел со стороны солнца, и командир решил использовать фактор внезапности и атаковать головной «мессер», атаковать на встречном курсе, в лоб — здесь, кстати, наименее защитимое место частично бронированного «мессершмитта». Увеличив скорость, Поздняков передал по радио Хлобыстову:

— Смотри за молодыми, я иду в атаку.

Атака была стремительной и огонь снайперским — «мессершмитт» задымил. Завихрилась круговерть воздушного боя. Советские истребители устремились к бомбардировщикам, один «юнкерс» загорелся, остальные в смятении и растерянности принялись было беспорядочно сбрасывать бомбы на сопки, стремясь выйти из боя.

В этот момент появилось еще восемь «мессершмиттов». Почти пятикратное превосходство — 28 самолетов противника (впрочем, 26 — два стервятника уже обозначили дымными факелами район боя). События развивались стремительно и скоротечно, как и в большинстве воздушных боев, где быстрота, точность маневра, натиск обеспечивают успех.

В очерке К. Симонова «Русское сердце» (опубликован в «Красной звезде» 21 мая 1942 года) довольно подробно описаны перипетии этого беспримерного воздушного сражения. Вот как Симонов рассказывает об одном из кульминационных моментов боя:

«Снизу показался двухместный «Мессершмитт-110». Используя превосходство в высоте, Хлобыстов пошел за ним... Они шли над самой опушкой леса, впереди была сопка.

И именно в ту секунду, когда привычное желание при виде горы впереди взять ручку на себя и вывести самолет вверх охватило его, — именно в эту секунду он решил таранить. Пойти вверх — значило выпустить немца».

Здесь все решали доли секунды, и Хлобыстов использовал отпущенное ему в ничтожном количестве время с завидным хладнокровием и непостижимо ювелирным мастерством: догнав немца и определив расстояние практически до сантиметра, Алексей точно и резко ударил правым крылом по хвосту с черным крестом и рванул ручку на себя.

«Мессер» врезался в сопку.

Алексей чувствовал, как потяжелела в управлении машина, но, пусть и нехотя, все же подчинялась рулям управления. С подходом восьми «мессершмиттов» положение нашей шестерки стало критическим. Даже летчик-новичок легко мог предугадать следующие ходы противника: «мессеры» постараются рассечь группу или, наоборот, возьмут в огненное кольцо (советские истребители уже начали выстраиваться в круг), и исход этой неравной дуэли далеко не ясен, а бомбардировщики, преодолев растерянность и выстроившись в боевые порядки, ринутся к намеченной цели — к Мурманску. Наносить удар им есть чем — они просто не успели, когда заметались было в страхе, сбросить весь бомбовый запас.

Командир отчетливо понял смертельную опасность, которая угрожала его товарищам и городу, он видел мужественный таран Хлобыстова и успел крикнуть по радио: «Молодец, Леша!», видел, как, «прихрамывая», самолет друга занял место в боевом строю, и принял решение.

Капитан развернулся и стремительно повел самолет в прямую атаку на головной «мессершмитт» — важно было лишить вражескую группировку командира и посеять панику — так, видимо, понимал Поздняков в этой ситуации свой долг. Возможно, немецкий ас даже не успел толком сообразить, что произошло, — истребители сошлись на предельных скоростях, врезались друг в друга и рухнули на землю.

Второй таран ошеломил фашистов — не нужно быть психологом, чтобы понять это, и Алексей, хотя и потрясенный гибелью друга, скорее интуитивно, подсознательно почувствовал необходимость немедленно использовать психологическое преимущество советских летчиков над врагом, возникшее после двух воздушных таранов, и если и не решить исход боя в свою пользу, то, по крайней мере, дать возможность молодым летчикам — а они отбиваются пока мужественно — выйти из боя: горючее и боеприпасы уже на исходе.

Он передал по радио: «Принимаю команду на себя! Иду в атаку, прикрывайте мне хвост».

Самолет послушно рванулся вперед, навстречу двум немецким истребителям. В такой атаке важно разгадать замысел противника. Думать некогда, мысли летят стремительно, чуть-чуть обгоняя бег самолета: «Попробуют взять в «клещи»? Или надеются расстрелять, когда я, испугавшись риска лобовой атаки, рванусь вверх? Посмотрим...»

Надо обладать особой волей и несгибаемым мужеством, чтобы на бешеной скорости идти в лобовую атаку против двух самолетов врага — идти, собственно, на верную смерть. На месте

немцев наивным было делать ставку на свое численное превосходство или слабонервность русского летчика, а именно это соображение, похоже, ими руководило. Алексей прикинул оставшееся расстояние, крепче вжался в кресло: «Если не отвернут — таран...»

Нервы не выдержали у них — отвернули. Вернее, сумел уйти в последнее мгновение левый, правый «мессер» тоже рванулся было в сторону, но опоздал: Алексей ударил его обрубленным крылом, и Ме-109, сделав несколько витков, врезался в вершины сосен.

Страшный удар потряс и машину и летчика, но руки Хлобыстова привычно (привычка, доведенная до автоматизма) делали свое дело: пытались управлять самолетом. И случилось невероятное: истребитель не развалился, с трудом, но вышел из пике, выровнялся и — хотя Алексею это стоило невероятных усилий — обрел относительную устойчивость.

В стане противника образовалась паническая свалка; немцы судорожно развернулись и обратились в бегство. Наверное, хваленым «драконам», «бубновым» и «трефовым тузам», как называли фашистских асов в их подразделениях, и в самом кошмарном сне не могло привидеться то, чему они только что стали свидетелями. Во всяком случае, можно почти с полной уверенностью предположить, что немецкое командование, выслушав доклад о подробностях происшедшего сражения, скорее всего признало убедительными причины, которые помешали столь многочисленной воздушной своре выполнить приказ: в сознании «рыцарей неба», как льстиво именовала геббельсовская пропаганда асов, подобная тактика ведения боя попросту не укладывалась.

Хлобыстов торопливо оглядел небо — все ребята целы и невредимы. Молодцы, стойко держались. А Фатеев даже успел всадить свою порцию свинца в «юнкерс», который Алексей подбил вместе с Поздняковым.

Эх, друг Алеша...

Летчики ждали его решения, и он передал по радио: «Идем на базу».

Минуты, которые потребовались, чтобы вернуться на аэродром, каждому из них показались томительно, неправдоподобно затянутыми. Но они не только благополучно долетели. Удивляясь, что машина каким-то чудом держится в воздухе, Алексей зашел на посадку и сумел уравновесить, удержать израненный самолет.

Подбежали товарищи, техники, открыли фонарь — Хлобыстов сидел с закрытыми глазами, и казалось, что у него просто нет сил

отпустить намертво сжатую ручку управления.

Невольно пришло на ум: если бы случившееся в небе над Мурманском стало основой рассказа, а не документального очерка, возможно, и летчики, и читатели-непрофессионалы засомневались бы: этого не может быть. Нереально.

Сохранилась фотография-документ: Алексей внимательно, видимо, продолжая недоумевать — «Неужели цел и невредим остался в такой передряге?» — рассматривает ц ощупывает руками развороченное крыло своего самолета. Я разговаривал с профессиональными летчиками, которые сами бывали неоднократно во всевозможных переделках во время войны, показывал фотографию — крыло укорочено на треть, частично разрушен элерон — и спрашивал: что требовалось, чтобы удержать машину с таким разрушенным крылом в воздухе? И тем более — благополучно посадить ее?

Большинство пожимало плечами: «Трудно сказать... Невероятно... Надо бы самому оказаться на месте Хлобыстова — тогда и ответить можно было бы определеннее».

Один летчик-истребитель, прошедший всю войну, так прокомментировал случай с Хлобыстовым:

— В наше время водить самолет на первый взгляд было относительно легко: перед тобой ручка, двинешь ее вперед — самолет пошел вниз, назад, на себя — вверх, были хвостовые рули. Но пилотировать и сажать машину с сильно укороченным крылом — это задачка... Думаю, лучше всего (и, наверное, так поступил Хлобыстов) накренить самолет на «здоровое» крыло, чтобы немного уравновесить подъемную силу под обеими плоскостями и худо-бедно дотянуть до аэродрома или пригодного для посадки «пятачка». Но, повторяю, все это дело чрезвычайной сложности. От летчика требуется и высокий профессионализм, и хладнокровие, и мужество. И еще, наверное, чуточку везения.

«Удачи тебе, коммунист Хлобыстов, и на земле и в небе...»

За проявленное мужество и героизм капитану А. П. Позднякову Указом Президиума Верховного Совета СССР посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. На могиле друга Алексей Хлобыстов дал клятву открыть личный счет мести за Позднякова, за погибших товарищей.

Алексей принял командование эскадрильей, инженеры и техники надежно приладили новое крыло, и снова привычная теснота кабины, грохот мощного мотора и сигнальная ракета — взлет.

Прошло несколько дней, еще каждая клеточка вибрировала от пережитого в недавней схватке, еще кровоточила сердечная рана при воспоминании о погибшем друге — и новый

ожесточенный бой. На этот раз, похоже, удача отвернулась от Алексея — уже в первые минуты боя самолет содрогнулся от свинцовой очереди, огнем обожгло руку и ногу. Задымил и тут же вспыхнул мотор. Он попробовал, напрягая последние силы, резким маневром сбить пламя — тщетно. «Вот теперь, кажется, действительно конец, — подумалось спокойно и грустно. — Ну что ж, помирать — так, черт побери, с музыкой...»

Он оглянулся влево-вправо и с радостным злорадством увидел под собой столь желанную цель. Поворот, прицел, форсаж, и, словно молния из ясного неба, горящий самолет Хлобыстова обрушился на врага. Удар страшной силы выбросил Алексея через открытый фонарь. Он стремительно падал навстречу родной земле, от которой дол жен был принять смерть, сознание почти покинуло его, и все же каким-то чудом (как — объяснить сейчас невозможно) сделал единственно необходимое в эту минуту движение — рванул кольцо на груди. Парашют, громко хлопнув, раскрылся белым тюльпаном.

За ним приехали, чтобы отвезти в часть тело геройски погибшего товарища, и застыли в радостном изумлении:

— Дышит... Жив!..

«Удачи тебе на земле и в небе...»

Константин Симонов спросил у комиссара:

— А разве он не мог просто выйти из боя?

— Не знаю, — ответил писателю комиссар, — не знаю. Вот скоро выздоровеет, у него спросим. Наверное, скажет, что не мог. У него такой характер: он вообще не может видеть, когда от него уходит живой враг.

«Я вспомнил лицо Хлобыстова в кабине самолета, — заканчивает очерк К. Симонов, — непокорную копну волос без шлема, дерзкие светлые мальчишеские глаза. И я понял, что это один из тех людей, которые иногда ошибаются, иногда без нужды рискуют, но у которых есть такое сердце, какого не найдешь нигде, кроме России, — веселое и неукротимое русское сердце».

Когда он пришел в себя после третьего тарана настолько, что с обычной для него остротой стал воспринимать окружающий его мир, госпиталь удивил после аэродрома непривычной тишиной, размеренным распорядком и, что казалось поразительным, полной возможностью никуда не торопиться и спать, спать, сколько твоей душе угодно.

Первые дни он жадно пользовался представившейся возможностью, потом заскучал. То во сне, то наяву виделись ему бело-зеленые ориентиры Заполярья, чудился грохот моторов, хотелось вновь испытать напряженные минуты ожидания перед командой «Взлет!». Раздражал сладковатый, приторный запах

хлороформа — во сто раз приятнее показался бы сейчас запашок бензина, гулко вливающегося в бак самолета. Словом, он испытывал то же, что ощущает каждый человек, если его вдруг, как бы на бегу, лишат любимого занятия.

Этот день 8 июня 1942 года начался несколько странно: задерживался ритуальный обход, в госпитале чувствовалось непонятное напряжение и суета, несколько раз влетала, трепеща крыльями белого накрахмаленного халата, медсестра, бросала на Алексея жгуче-любопытный и (показалось ему) испуганный взгляд, но, ничего не сказав, убегала. Потом послышался топот многих идущих йог, и в палате появился чуть ли не весь медперсонал госпиталя — врачи, сестры, нянечки.

Начальник госпиталя призвал всех к вниманию и гулким декламационным голосом зачитал по газете «Известия»:

> «За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом отвагу и геройство лейтенанту Хлобыстову Алексею Степановичу присвоить звание Героя Советского Союза.
>
> Председатель Президиума Верховного Совета СССР
> М. И. Калинин
> 6 июня 1942 года. Москва, Кремль».

* * *

После госпиталя его направили в Подмосковье — подлечиться и отдохнуть в санатории Военно-Воздушных Сил, и наконец наступил тот самый день, который можно назвать еще одним звездным днем летчика Хлобыстова, только на сей раз в буквальном смысле этого слова: в Кремле «всесоюзный староста» Михаил Иванович Калинин произнес поздравительные слова и вручил ему орден Ленина и Золотую Звезду Героя Советского Союза.

Хлобыстов, получив награду, сказал лишь:

— Служу Советскому Союзу!

Для него сказанные слова были не только принятой формулой — в этих трех словах заключались суть и смысл его жизни.

Хотелось побыть в одиночестве. Стоял солнечный, теплый день, и ощущение внутренней теплоты, взволнованности, радости от только что пережитого в Кремле переполняло его существо. Он был все же немного недоволен тем, что столь кратко ответил на

поздравления Михаила Ивановича Калинина, и сейчас, остановившись перед Мавзолеем и слушая перезвон курантов, всматриваясь в суровый облик военной Москвы, он невольно обратился мыслью к вождю революции, вновь и вновь внутренне поражаясь той титанической работе, которую вел Владимир Ильич как руководитель партии и государства. Нет, надо было все же сказать о том, что, на его взгляд, он не совершил ничего выдающегося, он просто, как один из рядовых армии коммунистов, армии Ленина, выполнил свой долг.

«А не пора ли на фронт, Леша? — подумал он вдруг о себе как о другом человеке. — Не время, пожалуй, околачиваться в госпиталях...»

Однако, когда ему предложили короткий по военным временам отпуск, не устоял — больно уж искушение велико. Спросил, волнуясь:

— А на родину, в Рязань, можно на несколько деньков?

И, получив согласие, заторопился в гостиницу собираться.

Здесь, нервничая, его ждали представители от завода.

— Митинг в пересменке назначен, Алексей Степаныч. Наказано без вас не возвращаться. Так что машина у подъезда, пора ехать. Или, не дай бог, планы другие?

— Обижаете, друзья, — улыбнулся Алексей. — Могу ли я, будучи в Москве, не заехать на родной завод?

Он стоял на трибуне, прижимая к груди охапку цветов, ловил на себе восторженные взгляды худых, перемазанных машинным маслом подростков и с видимым смущением впервые в жизни слушал столь много добрых, искренних и высоких слов о себе. Потом, отвечая на приветствия, он сказал, что все произнесенные здесь слова правильные, но относятся они не к нему лично, Алексею Хлобыстову, он понимает, что чувство и слова выступавших товарищей обращены к героической Красной Армии, ко всем его боевым соратникам, которые ведут кровопролитные бои с фашистским зверем.

— А еще правильнее будет сказать, — закончил он с воодушевлением, — что сражается вся страна, героически сражается на фронтах и в тылу, и потому смерть фашистским оккупантам будет — и будет непременно!

В парткоме, рассказывая Алексею о делах завода, его попросили задержаться на денек-два, в цехах выступить, с комсомольцами встретиться.

— У нас сейчас основная ударная сила — женщины, старые рабочие да мальчишки. Работают действительно героически — трудно вообразить, что можно работать еще больше и напряженнее, но с подростками, если откровенно, беда — бегут с

завода. Бегут на фронт, воевать рвутся. Мы их к военному делу приучаем, у нас и винтовки есть, объясняем, что, во-первых, и здесь работа, крайне нужная фронту, и, во-вторых, что и их черед придет — ведь главные сражения с врагом еще впереди, это мы понимаем. Так вот, просьба — провести с нашим заводским отрядом соответствующую беседу, а главное — одно-два занятия с оружием — нетрудно представить, как лестно будет молодым позаниматься под командой настоящего командира, да еще героя.

Алексей, понимая, что отказаться не сумеет, все же запротестовал слабо:

— Так не строевой же я командир, товарищи. Летчик я.

— Считай, Леша, что это разовое партийное поручение. Как бывшему заводскому комсомольцу, — сказал секретарь парткома.

— Раз поручение — выполняю.

Давняя мечта его тоже осуществилась — он приехал к землякам, в Рязань, выступил на собрании партийного хозяйственного и комсомольского актива области, но в областном центре не задержался, попросил отправить в родное село — благо всего-то езды тридцать пять километров...

Приехал Хлобыстов к землякам подлечившимся и отдохнувшим, согретым славой. Гвардейская грудь колесом, на гимнастерке ордена Красного Знамени, Ленина, Золотая Звезда Героя.

* * *

В 1942 году Семикина Евгения Дмитриевна (ныне ответственный секретарь районного отделения Всесоюзного общества охраны памятников истории и культуры. — *В. Ч.*) была заведующей отделом пропаганды райкома, по долгу службы встречалась с Алексеем Хлобыстовым, более того, несколько дней сопровождала его в поездке по колхозам района.

Алексей Хлобыстов видный из себя, рослый, подтянутый, форма на нем сидела — будто он в ней родился, вспоминает Евгения Дмитриевна. Когда рассказывал о фронте, о боях, о погибших товарищах, о необходимости напрячь все силы, чтобы сломить хребет захватчику, его голубые глаза суровели, и на лицо будто набегала тень. Но и посмеяться любил — улыбка у него яркая, располагающая к себе.

Во время маленьких импровизированных концертов в сельском клубе или прямо на току, у молотилки, он задумчиво слушал девичьи песни, подпевал вполголоса, и чувствовалось — грустит, о чем-то своем, потаенном, думает. Ну, девушки наши

рязанские и певуньи, и хохотуньи, печалить гостя, да еще такого дорогого, не в их характере. Перемигнулись и спели ему что-то вроде:

Парень кудрявый,
Славный и бравый,
Не покинь ты нас...

Алексей заулыбался — вижу, понравилось, тряхнул буйным, вьющимся чубом, отшутился.

— Остался бы, — говорит, — девушки, у вас, разве от таких уедешь, да побаиваюсь, признаться. Вот побьют ваши женихи немца, вернутся в село и такую мне баню устроят — костей не соберешь.

И пошла шутливая перепалка.

Несмотря на высокие ордена и строгую воинскую форму, видно было, как он, в сущности, еще молод и добр и не огрубила его война. Возможно, вам встречался любопытный афоризм Максима Горького: «Жизнь устроена так дьявольски искусно, что, не умея ненавидеть, невозможно искренне любить». Мне и подумалось тогда: ненависти, жгучей ненависти к врагу война его научила сполна, а вот полюбить в свои двадцать с небольшим лет он, наверное, так и не успел по-настоящему.

С утра до вечера колесили мы по району, встречались с колхозниками сел Плахино, Попадьино (здесь он окончил семилетку), Федоровское и других. Встречи проходили в клубах, в поле, на току — при молотьбе, на скирдовании. Он и сам, бывало, засучивал рукава и охотно брался за вилы. Как-то смешливая молодайка спросила его:

— Алексей Степаныч, товарищ герой, а что трудней — вилами махать или с немцем биться?

Хлобыстов в этот раз не отшутился, сказал серьезно:

— И нам нелегко, и вам, понимаю, не сладко. Более скажу: без вас, без вашей героической работы в тылу и самолеты наши не взлетали бы, и стрелять нам было бы нечем. Хлеб-то вот какой душистый убираем. — Улыбнулся, подмигнул молодой женщине: — На голодный желудок, без хорошего куска хлеба даже герои, должно, не повоюют. А нам сила знаете какая нужна, чтобы свернуть Гитлеру шею?

— А свернем ли? Ихняя разведка, говорят, не так давно под Рязанью мотоциклами тарахтела.

— Свернем. Тут сомнения не может быть ни малейшего.

В подобные минуты был он не молодым, веселым балагуром, а коммунистом Хлобыстовым, командиром Красной Армии,

Героем Советского Союза, говорил уверенно, твердо, и измученные тревогой и усталостью женские лица, припорошенные хлебной пылью, что поднималась от молотилки, как бы подсвечивались изнутри тихой радостью, и снопы летали из рук в руки быстрее, еще быстрее и как можно быстро: хлеб — это для фронта, прежде всего для фронта, для нашей победы.

Так рассказывала Евгения Дмитриевна о приезде Хлобыстова в родные места.

— У кого в детстве крепкий фундамент заложен, того и в зрелом возрасте пошатнуть трудно, — добавила она напоследок. — Прост и обаятелен — таким был Алексей, таким мы помним его, чтим его память, на его примере детей воспитываем.

* * *

И снова фронтовые изнурительные будни, вылеты, воздушные бои, радость побед и горечь утрат, если не возвращается с задания товарищ. С начала войны по 31 октября 1943 года Алексей Хлобыстов совершил 335 боевых вылетов, сбил семь вражеских самолетов лично и 24 в групповых боях. Таков был личный счет Алексея, счет мести за нашу нарушенную мирную жизнь, за погибших друзей-однополчан.

Ему часто вспоминалось родное село, аккуратные, будто подстриженные газоны, озимые поля, люди, поддерживающие его в письмах добрыми, сердечными словами. Он тоже писал, редко, правда, но писал. 1 мая 1943 года рязанская областная газета напечатала его фронтовой привет.

«Дорогие мои земляки! — писал Алексей. — Поздравляю вас с праздником Первомая. От души желаю успехов в вашей работе во имя скорейшей победы над фашистскими захватчиками...

От имени фронтовиков я выражаю уверенность, что Рязанская область успешно завершит весенний сев и займет одно из первых мест в Союзе и на колхозных полях вырастит хороший урожай...

Я летчик. Мне часто приходится иметь схватки с фашистами. Сейчас совершенствую свои знания (Алексей осваивал новый истребитель). Недалек тот день, когда снова вернусь на фронт и буду беспощадно бить врага.

По дороге на фронт думаю заглянуть в родные места.

До свидания, товарищи. Ваш земляк Алексей Хлобыстов».

Заглянуть в родные места Алексею не довелось — в декабре 1943 года, выполняя задание в тылу врага, прославленный летчик погиб.

* * *

Старшими братьями назвал Юрий Гагарин Хлобыстова и его боевых соратников. Юрий Алексеевич сказал однажды: «Вся моя жизнь кажется мне сейчас одним прекрасным мгновением...» Таким прекрасным, ярким, звезд-ным мгновением была короткая и героическая жизнь паренька из рязанской деревни.

Основные даты жизни и деятельности Хлобыстова А. С.

1918 — В с. Захарове (ныне Елино) Рязанской области родился Алексей Степанович Хлобыстов.

1927 — Пошел в первый класс Захаровской начальной школы.

1934 — Окончил семилетку. Переезд в Москву, Ученик электромонтера на заводе.

1936 — Алексей вступает в комсомол. Работает электромонтером.

1938 — Учеба в Ухтомском аэроклубе.

1939 — Принят в Качинскую авиационную школу.

1941, июнь — Шестой день войны. Первый воздушный бой и первая победа — сбит вражеский бомбардировщик Ю-87.

1942, апрель — Принят в ряды Коммунистической партии.

1942, 8 апреля — Алексей Хлобыстов совершает подвиг, не имеющий аналога в истории мировой авиации, — два тарана в одном бою.

1942, апрель — Третий таран А. Хлобыстова — на горящем самолете.

1942, 6 июня — Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении А. С. Хлобыстову звания Героя Советского Союза.

1943, декабрь — А. С. Хлобыстов погиб, выполняя задание командования.

Краткая библиография

К. Симонов. Русское сердце. — «Красная звезда», 1942, 21 мая.

Указ Президиума Верховного Совета СССР «О присвоении звания Героя Советского Союза начальствующему составу Военно-Воздушных Сил Красной Армии». — «Известия», 1942, 7 июня.

И. Г. Иноземцев. Крылатые защитники Севера. М., Воениздат, 1975.

А. Киселев, Н. Тулин. Улицы Мурманска. Мурманское кн. изд-во, 1974.

С. Курзенков. Герои огненных лет. Книга 2-я. «Московский рабочий», 1976.

С. Г. Курзенков. Под нами земля и море. Изд. 2-е. М., Воениздат, 1967.

«Военно-исторический журнал», 1973, № 1.

Бессмертие. Сборник. Рязанское кн. изд-во, 1961.

Солдаты славы не искали. Сборник. М., «Московский рабочий», 1970.

Ю. Гагарин. Дорога в космос. М., «Правда», 1961.

Николай Власов

Автор: Ю. Платонов

На конверте — штамп райвоенкомата, аккуратный писарский почерк. Похоронка?!

Нет, не верила Матрена Григорьевна в страшное. За секунду до этого бежала куда-то, волновалась, а получила конверт и враз успокоилась, словно окаменела. Скольких неутешных вдов видела она за эти военные годы, скольких матерей, убивавшихся по своим детям, а самой все думалось, что минует ее злой рок. Да вот, видно, пришел и ее час...

Не раздеваясь, не зажигая огня, сидела она у стола, перебирая листки немногочисленных фронтовых писем сына, и все думала о нем, вспоминала, как все они были счастливы.

* * *

...У Власовых сохранилась фотография на плотной бумаге, с фирменной виньеткой дореволюционного фотографа. На ней — молодой человек с пшеничными усами. Рабочий-литейщик Иван Федорович Власов и его молодая супруга, недавняя горничная в богатой дворянской семье, Матрена Григорьевна...

Иван Федорович был одним из самых активных агитаторов среди рабочих на металлургическом заводе Александрова, неоднократно встречался с В. И. Лениным. В октябре 17-го он, как и многие его товарищи, взял в руки оружие. 25 октября литейщик Власов штурмовал Зимний...

В годы восстановления народного хозяйства партия направляет Ивана Федоровича, коммуниста с 1922 года, в Коломну, на машиностроительный завод, а затем в Зарайск. И поныне в краеведческих музеях городов, в туристских проспектах и книгах, посвященных истории этих мест, рассказывается о партийце-ленинце, отдававшем все свои силы, разум и умение восстановлению и развитию советской промышленности, — Иване Федоровиче Власове.

Здесь же, в Зарайске, закончил семилетку Коля Власов, мечтавший так же, как и отец, работать, не жалея себя, во славу родной земли...

* * *

Иван Федорович приехал под утро. Усталый, с красными от бессонницы глазами. И вот они сидят друг перед другом, немолодые уже, измотанные войной и долгими месяцами ленинградской блокады, и не решаются вскрыть конверт с официальным штампом райвоенкома. Наконец Иван Федорович берет ножницы и отрезает от конверта тоненькую полоску. Потом достает серый бланк государственной бумаги. Невидящими глазами долго смотрит на ровные строчки фиолетовых букв.

— Убит? — потерянно шепчет Матрена Григорьевна.

— Пропал без вести...

* * *

Конечно, они думали, что сын будет художником. Коля отлично рисовал, и руководитель изостудии при Зарайском Доме пионеров говорил им, что у Коли способности. Николай же хотел быть только моряком. А когда успешно закончил семилетку и получил свидетельство с хорошими и отличными оценками, пошел в ФЗУ, а потом работал вместе с отцом на заводе. Здесь оказалось, что морская служба уже не по нем. «Только в летное!» — заявил он родителям.

Матрена Григорьевна отговаривала сына, как могла. А отец согласился, сказал только: «Летное так летное, тебе видней. Но чтоб в своем деле был одним из лучших. Чтоб не краснеть нам с матерью. Помни».

И впервые сын надолго уехал из дома. В знаменитое Качинское. Учиться на летчика.

* * *

...Кабина самолета. Стрелки нехитрых приборов покоятся на нулях, карандаш самописца застыл на краю белоснежного ватмана. Потом вспыхнула сигнальная лампочка: пора! Николай скомандовал уже привычное: «От винта!» и секундой позже: «Прошу запуск!»

Ожил пульт. Забегали, заметались в стеклянных коробочках стрелки, задвигался самописец, повел по ватману прямую жирную линию. Прибор высоты отметил: 20, 40, 60... Руководитель полетов произнес вводную: «Высота 150, скорость 200. Продолжайте полет по прямой».

Ровный след грифеля прочертил лист ватмана почти поперек. Еще минута, и самописец упрется в металлический бортик рамки.

Но с командного пункта подается новое распоряжение: «Выполняйте левый разворот. Угол наклона пятнадцать градусов». Совсем как крылья самолета, кренится влево горизонтальная стрелка прибора. По ней видно, что там, в кабине, начинающий пилот изо всех сил старается не завалить машину на крыло, выдержать заданный уклон.

Наконец, прочертив три стороны прямоугольника, самописец поворачивает на последнюю прямую...

Погасли лампочки, присмирели стрелки. Руководитель занятий еще раз внимательно рассматривает график полета и направляется в конец зала, где установлены полностью оснащенные кабины самолетов. Это тренажеры. На них-то сегодня и «летали» курсанты первого года обучения. И среди них Николай Власов.

Отец мог гордиться сыном. Полеты у него шли хорошо с самого начала. Остальные предметы Николай тоже осваивал успешно. Училищное начальство посматривало теперь на Власова с определенным прицелом. Вначале он радовался повышенному вниманию со стороны инструкторов и командиров — была возможность дополнительно позаниматься на тренажере, а иногда, что вызывало постоянную зависть товарищей, подняться лишний раз в воздух.

Огорчаться пришлось позже, в конце учебного курса. Его товарищей направили для прохождения службы в боевые полки, Николая оставили в училище. Инструктором.

* * *

«Пропал без вести»!

В это невозможно было поверить. Ведь, кажется, совсем недавно с гордостью он прикрепил к петлицам лейтенантские «кубари». Матрена Григорьевна вспоминала, как приехала погостить к сыну в Качу, когда он уже был инструктором. Вечером, после напряженного трудового дня в училище, Николай вышел с ней на прогулку. Группа курсантов, разговаривавших в отдалении, завидев Николая, четко, по-военному приветствовала его. «Двадцать лет, — подумала тогда Матрена Григорьевна, — а уже командир, людям наставник. И уважают его, видно».

Почти семь лет прошло с того счастливого времени, и вот теперь где он, сын? Может, у партизан, может, в окружении — чего не случится на войне...

* * *

В боевых действиях Николай Иванович Власов участвовал практически с первого дня Великой Отечественной. Командир эскадрильи истребителей, он выполнял боевые задания самой различной сложности и назначения: сопровождал бомбардировщики в тыл врага, штурмовал вражеские позиции, весьма успешно охотился за фашистскими самолетами, неоднократно участвовал в отражении массированных, в том числе и ночных, налетов врага на советские оборонные объекты.

Во второй половине июля 1941 года, после кровопролитных боев в районе Смоленска, наступление фашистских войск на Московском направлении захлебнулось. Гитлер издал специальную директиву за № 34. Впервые с начала войны он был вынужден приказать своим войскам перейти к обороне.

Притягивала к себе врага столица Советского государства. Гитлер так обозначил цель массированных бомбардировок Москвы: «Нанести удар по центру большевистского сопротивления...»

До середины июля 1941 года постановлением Государственного Комитета Обороны и приказом Ставки противовоздушная оборона столицы была усилена, заново перестроены системы взаимодействия авиачастей и боевого руководства ими. Теперь не 11, как недавно, а 18 истребительных авиаполков ПВО — почти 600 самолетов! — охраняли Москву. В помощь им действовали летчики-истребители армейской и фронтовой авиации, вместе с войсками сражавшейся на дальних подступах к столице. В их числе и истребительная эскадрилья Николая Власова. В документах указывается, что только в районе Брянска ее летчики совершили 143 боевых вылета. Но больше всех, конечно, летал сам командир. Случалось, что майор Власов поднимался на перехват врага по семь-восемь раз в день, вступал в неравные схватки с противником и всегда выходил из них с честью.

...Вечер. Звездное небо фронтового аэродрома. Темные контуры лобастых истребителей на опушке леса. Тишина. Но нет, обманчива фронтовая тишина. Зеленый светлячок сигнальной ракеты наискось прочертил небо над аэродромом.

— К запуску!

— Есть к запуску!

Взревели моторы. Ударило из патрубков упругое пламя. Истребители один за другим пошли на взлет, обдавая душным вихрем и бензиновой гарью оставшихся на земле.

Командир эскадрильи Николай Власов разыскал во тьме головную группу неприятельского эшелона. Едва фашистов схватили наши прожектора, Власов смело бросился против строя

в два десятка самолетов, атакуя флагманский «Хейнкель-111». Позже стало известно: вел эшелон, пилотируя головную машину, матерый воздушный стервятник, полковник, отмеченный двумя Железными крестами и многими другими наградами за варварские бомбардировки городов Польши, Франции, Англии.

Умело маневрируя, резко меняя курс, хотел полковник вырваться из прожекторного плена, нырнуть от истребителя во тьму. Но Власов с первой атаки меткой очередью выбил стрелка на вражеском самолете. Потом, уже не опасаясь ответного огня, в упор ударил по правому крылу — оно полыхнуло пламенем. Третьего боевого захода не понадобилось: горящий «хейнкель» по крутой дуге скользнул вниз, яркой точкой мощного взрыва обозначив место своего падения.

На обезглавленную группу бомбардировщиков вслед за комэском ринулись другие летчики, сбив и выведя из строя несколько гитлеровских самолетов.

* * *

Как-то, возвратившись на аэродром после стремительного и мощного штурма вражеского переднего края, Власов получил срочный вызов к командиру полка. Офицер воспринял это с радостью, надеясь, едва техники и оружейники подготовят машину, взлететь снова. Однако лететь в этот день больше не пришлось. Николай Иванович и еще несколько летчиков их полка получили неожиданное и приятное распоряжение командования: тщательно подогнать обмундирование, выгладить все, как на парад, и к восьми ноль-ноль следующего утра быть готовыми к вылету. В Москву. В Кремль. На вручение правительственных наград.

Настороженная, притихшая встретила их Москва. Враг был совсем рядом. Упругий осенний ветер взметывал кое-где пепел пожарищ, играл неплотно приклеенными матерчатыми лентами, перечеркнувшими крест-накрест окна москвичей. Мерзли, жались друг к другу люди в очередях за дровами, за пайкой хлеба...

В Кремле он никогда не был, и белокаменный зал, освещенный множеством огромных хрустальных люстр, поразил его. Он пристально вглядывался в выбитые золотом на мраморе стен имена тех, кто создавал и множил ратную славу России, и чувствовал сейчас себя прямым наследником бойцов прошлого.

Приглашенных было много, и, когда Михаил Иванович Калинин негромко назвал его фамилию, Власов не сразу тронулся с места. Старый мудрый человек отлично понимал его состояние

и потому не торопил, ласково поглядывая на сразу угаданного им стройного молодого летчика. А потом, после церемонии вручения наград, Михаил Иванович, проникшись к Николаю расположением, взял его под руку, когда началась церемония фотографирования.

И снова потекли фронтовые будни: тревоги, боевые задания, обучение новичков.

...Разведчик гитлеровцев значительно углубился на нашу территорию и вот-вот должен был повернуть восвояси. Переминаясь с ноги на ногу от нетерпения, Николай ждал, когда заправят его самолет. Механики видели это и нервничали. Наконец он, не дожидаясь, когда закончат, влез в кабину, пристегнул парашют. Механик поднял руку: готово! Власов взлетел и, сделав крутой разворот, пошел на стремительное сближение с врагом. Найти без наведения с земли — а рацию в те времена имел не каждый самолет, — успеть набрать заданную высоту и нагнать противника было совсем непросто. Однако Николай быстро справился с этой задачей. Вот он, враг. Командир «Юнкерса-88» хитрил, скрываясь в облаках и часто меняя курсы, а когда краснозвездная машина подошла к нему на расстояние выстрела, обрушил на советского летчика мощный пулеметно-пушечный огонь. Ловким разворотом выйдя из-под огня, Николай нырнул под брюхо врагу. Но и тот оказался не промах — тоже нырнул вниз, не забыв ударить по истребителю Власова из носовых пушек.

Разведчик укрылся в рвани облаков, но Николай вновь отыскал его. Начал нагонять — в лоб ударили пулеметные трассы. Пилот оглянулся и ужаснулся: они уже проскочили озера. А за ними вот он — рукой подать — передний край. «Юнкерс» явно заманивал его на свою территорию, под удар истребителей прикрытия. Неужели уйдет? С разведданными о наших войсках, с пленкой аэрофотосъемки. Николай ринулся в атаку сзади и сверху. Что называется, не кланяясь больше пулям, подошел на короткую дистанцию, решил бить наверняка. Все крупнее, четче в дымчатом стекле прицела пилотская кабина. Пора! Но почему же не стучат его пулеметы?! Аэродромная спешка? Вот чем она обернулась в бою!

Уже не обращая внимания на огонь врага, Власов бросил свою машину в хвост вражескому самолету. Истребитель содрогнулся от страшного удара, летчик на какое-то мгновение потерял сознание, а когда пришел в себя, увидел: чернокрестная машина, разваливаясь на куски, падает на ничейной полосе. Теперь во что бы то ни стало к своим, хотя бы за линию окопов...

Израненный самолет не слушался рулей. С трудом пилот

выровнял его, заставил планировать. Высота двести, сто пятьдесят, сто. Фашисты из всех видов оружия открыли по падающему самолету ураганный огонь. Но близок локоть, да не укусишь. Вот они, наши окопы, вот поле за ними, изрытое оспинами воронок.

Николай притер самолет к самой земле. Замедляя движение, он уже катился по полю, потом вдруг нежданно провалился одним колесом в воронку, резко клюнул носом...

Когда пехотинцы вытащили пилота из кабины, он все еще был без сознания. На лице страшные следы удара о приборную доску.

Госпиталь ненадолго удержал Власова в своих стенах. Прихрамывая, со следами швов на израненном лице, он вскоре появился в родной части. Летать пока не мог, но огромный опыт летчика-инструктора, боевая закалка первых месяцев войны делали его просто незаменимым при подготовке к боевым вылетам молодых пилотов.

Однако главное свое назначение Николай Иванович видел не в инструкторской работе — как можно скорее обрести боевую форму, вновь подняться в воздух на истребителе и бить, бить, бить проклятых захватчиков и на земле и в воздухе.

А пока, пока он осваивал тихоходный легкий ночной бомбардировщик По-2. Не мог сидеть без полетов, не представлял своей жизни без участия в боевой жизни полка, справедливо полагая, что и на этой неказистой машине немало можно сделать полезного для разгрома врага. Кстати, именно с этим периодом временного затишья в боевой биографии летчика Власова связана история, сделавшая его фамилию известной далеко за пределами родного подразделения.

Одним из любимых учеников и однополчан знаменитого Ивана Семеновича Полбина был Герой Советского Союза старший лейтенант Филипп Демченков — снайпер бомбового удара, виртуозный мастер воздушного боя.

Но вот однажды с ним случилась беда. Отбомбившись и уходя из глубокого вражеского тыла, бомбардировщик Демченкова был настигнут группой «мессершмиттов» — скоростных, прекрасно вооруженных фашистских истребителей. Один против шести — силы были явно неравными. И, однако, Демченков принял бой и успешно выдерживал его до тех пор, пока не кончились боеприпасы. Машина стала беззащитной. Почувствовав полную безнаказанность, два стервятника отделились от группы, вплотную подошли к бомбардировщику и расстреляли его в упор. Стрелок-радист был убит, пилотская кабина разбита, самолет горел.

Демченков, несмотря на встречный воздушный поток, который буквально вдавливал его в кресло, несмотря на тяжелое ранение, нашел в себе силы приготовиться к прыжку. Подтянулся на руках, перевесился за борт, и теперь тот же поток, что мешал ему выбраться из кабины, легко выбросил летчика наружу. Демченкова перевернуло в воздухе, сильно ударило ногой о стабилизатор. Кость хрустнула, нестерпимая боль обожгла колено.

На земле разыскал его штурман. Перевязал раны, парашютным шелком перетянул ногу. Достали пистолеты, прислушались — немцев не было. Штурман оттащил Демченкова в кусты, рассчитывая вечером тронуться в путь, к линии фронта.

Добрались до деревни. Летчиков оставили в доме Марии Ивановны, пожилой колхозницы, проводившей на фронт двух сыновей. Потом пришли еще женщины, перевязали пилота, напоили отваром из трав. Он пришел в себя, обратился к штурману: «Что делать будем?»

Сообща решили, что Демченков пока останется здесь. Даже если и заглянут фашисты в деревню, люди не выдадут его, укроют. А штурман в одиночку постарается перейти фронт, прислать подмогу.

* * *

Николай Иванович занимался с новичками, когда его вызвали к командиру полка.

— Как здоровье? — издалека начал командир.

— Нормально, — ответил майор. — И если речь идет о боевом вылете, я давно готов. Так что, если вы, товарищ командир, разрешите...

— Разрешаю! Только задание сегодня будет необычное. И полетишь на По-2.

Негромко, словно швейная машинка, постукивал двигатель. По-2, прижимаясь к земле, шел на минимальной высоте. Обнаружить его, да еще в темноте, было непросто. Вот Власов миновал линию фронта — разрозненные винтовочные выстрелы были реакцией на его неожиданное появление. Где-то, явно для собственного успокоения, прогрохотал крупнокалиберный пулемет.

Погодка выдалась по-настоящему осенняя: грузно набухшие темные тучи чуть не цеплялись за еловые макушки, сыпал мелкий дождь. Внизу виднелся лес, болотина, кустарник. Николай перегнулся через борт, внимательно разглядывая землю: где-то

здесь должна быть эта деревушка. Сверился с картой — да, где-то здесь или совсем близко должна быть развилка дорог, а около нее и цель его путешествия.

И вдруг внизу, как на ладони, возникли коробки вражеских танков, машины с пехотой. Появления самолета над колонной в ночь, в непогоду враг никак не ожидал. А Власов, быстро отметив на карте крестиком начало колонны, пошел на бреющем вдоль нее. Он летел очень низко, внезапно обрушивая тарахтенье своего маломощного мотора на чужих солдат, обдавая их холодящим ветерком и видя, как они с испугом вскидывают головы. Колонна все не кончалась, и, так как танки чередовались с грузовиками, Николай сбился с раздельного счета. Когда наконец вереница оборвалась, он прикинул, что тех и других было никак не менее двухсот. Власов положил самолет резко влево, ввел его в разворот и увидел сотни вспышек над колонной, услышал грохот стрельбы. Фашисты опомнились наконец и разряжали в бессильной ярости свое оружие.

Деревенька открылась почти сразу же, в каких-нибудь четырех-пяти километрах от большака, закрытая от него массивом негустого леса. На поле перед деревенькой кто-то запалил стожок, ожидая появления самолета, и в неровном его свете Николай разглядел несколько женских фигур и подобие носилок с лежащим на них человеком. Он зашел на посадку и, выключив двигатель, легко спланировал на поляну. Вмиг его окружили подростки, жали руки, целовали запыхавшиеся женщины, потом он увидел Демченкова. Летчик пытался привстать ему навстречу, но сильно распухшая нога и слабость от потери крови мешали ему сделать это, и лейтенант, охнув, свалился на носилки, улыбаясь навстречу Власову беспомощно и виновато.

Со стороны большака все еще доносились звуки частой стрельбы, чертили небо сигнальные ракеты. Самолет тихонько взлетел и снова на бреющем пошел к линии фронта, к своим.

Небо местами посветлело, они взяли выше, и Николай повеселел — обложные низкие облака растащило ветром по сторонам. Погода улучшалась. А значит, и обнаруженной им колонне фашистов существовать осталось недолго — налетят наши бомбардировщики, штурмовики: будет им над чем поработать!

* * *

320 боевых вылетов, 27 воздушных боев, 10 лично сбитых

самолетов противника — таким был послужной список кавалера орденов Ленина и боевого Красного Знамени, когда в часть поступил Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Власову Николаю Ивановичу высокого звания Героя Советского Союза.

И снова Москва, Кремль, торжественная церемония вручения высочайшей правительственной награды: Золотой Звезды Героя № 756.

* * *

О вероломном нападении фашистов родители Власова узнали, как и многие, в тот же день из обращения Молотова, переданного по радио. Жили Власовы тогда под Ленинградом, в небольшом сельце километрах в четырех от города. Иван Федорович с первой же недели перешел на завод, на казарменное положение и дома показывался крайне редко. Матрена Григорьевна была мобилизована в качестве бойца противопожарной охраны.

Враг очень скоро добрался до их местечка. Сначала бомбовые налеты с воздуха, потом интенсивные артиллерийские обстрелы, а вскоре послышалась вблизи и винтовочно-пулеметная стрельба. Нужно было уходить в город.

В Ленинграде Матрена Григорьевна ночами дежурила на крыше, вместе с другими истощенными до предела соседями несла, как было сказано в мобилизационном предписании, «службу по защите города Ленинграда от воздушных и химических нападений немецких захватчиков».

...В ту ночь был жестокий воздушный налет. Из бомбовых кассет вражеских самолетов на город сброшены тысячи зажигательных бомб. Кое-где начались пожары. На их дом упало несколько воздушных термитных снарядов. Они пробили крышу и попали на чердак, но им не дали разгореться.

Когда прозвучал сигнал отбоя, Матрена Григорьевна, захватив ведерко с битумом и охапку старых тряпок, вылезла из чердачного окна на крышу. Предстояло залатать пробоины, оставленные бомбами в крыше. Она подошла к первой из них — неправильной формы дыре с рваными краями, сантиметров пятидесяти в поперечнике и начала прилаживать на ней тряпье, постепенно покрывая его битумом.

— Матрена! — крикнули снизу. — Спускайся скорей! Тебя военный какой-то спрашивает.

Не помня себя от радости, сбежала с лестницы. Сразу поняла,

поверила — он, сын, Коля!

Они не узнавали сына, а сын не узнавал их. Что же сделала война с его родителями? Кажется, более худых людей, чем они, он никогда и не видел. А отец? Что стало с высоким, красивым мужчиной? Умирающий дистрофик, опухший от голода, едва понимающий происходящее, — вот каким стал волевой, энергичный здоровяк литейщик.

Горячий сладкий чай и кусочек печенья подкрепили отца. В подушках он мог сидеть на кровати. Раскаленная докрасна железная печурка в углу небольшой комнатки быстро нагрела помещение, а две настоящих стеариновых свечи, укрепленных сыном в центре стола, создавали совершенно праздничную обстановку.

Наконец он снял шинель и присел к столу.

Мать смотрела на него и не верила, что это он — Николай. На гимнастерке, над двумя орденами Ленина, над орденом боевого Красного Знамени высвечивала лучиками Золотая Звезда Героя Советского Союза.

— Коленька... Неужели Герой?.. Да что ж не оповестил-то нас? Счастье-то какое!.. За что ж наградили-то?

Николай смущался, вытирал материнские слезы.

— Ну будет, мама. Успокойся. Все расскажу когда-нибудь, все...

И обнял ее исхудавшие плечи, прижал к груди поседевшую голову.

* * *

Теперь в Ленинград регулярно, насколько позволяла обстановка военного времени, поступали письма из действующей армии. Были они невелики объемом и, несмотря на все фронтовые передряги, которые случались с их автором, неизменно содержали фразу: «Я жив, здоров, чего и вам желаю...» И только позже, во время кратковременных наездов сына в Ленинград, мать замечала и боевые шрамы, и раннюю седину в его густых волосах.

Ни о себе, ни о своем деле Николай не любил распространяться. Две-три фразы самого общего содержания, и больше ни слова из него не вытянешь. Так же и в письмах: «...врагу достается сейчас очень крепко — сам свидетель. Как у нас, русских, говорят, даем прикурить немцу...» А о себе только единственное: «Еще раз пишу — за меня не беспокойтесь и сами будьте выдержанными и еще лучше помогайте Красной Армии.

Ваш сын Коля».

Вскоре вместе с ранеными и больными они были вывезены через Ладогу на Большую землю и поселились под Москвой, куда устроил их сын. Подлечившись, Иван Федорович вскоре уже работал на заводе имени Ухтомского, выпускавшем в те времена продукцию оборонного значения. Дома появлялся редко. К тому времени Николай получил звание подполковника и был назначен на ответственную должность летчика-инспектора.

Инспектируя авиационные части, Николай Иванович помогал вводить в строй молодых летчиков, учил их мужественно и смело сражаться с воздушным противником. А если в полку или дивизии, где он находился в это время, складывалась тяжелая боевая обстановка, он первым летел на выполнение боевого задания.

* * *

Еще не полыхала огнем Курская дуга, еще впереди были ожесточенные сражения у Прохоровки и за Белгород, но бои на этом направлении уже шли значительные.

Именно здесь поднялся Власов в воздух для выполнения очередного боевого задания. Их десятку Яков нацелили на район Ягодного, где гитлеровцы группой истребителей расчистили небо для своих бомбардировщиков. «Юнкерсы» хотели разгромить наши соединения, подтягивающиеся для участия в грандиозной стратегической операции на Курском выступе.

Бой с дюжиной «фокке-вульфов» приняли над Ягодным. Власов мельком глянул вниз. Меж зеленых массивов лесов, словно на карте, петляли старые русские реки Ловать, Жиздра. Здесь по дорогам в походном порядке, цепочкой друг за другом шли стрелковые подразделения, веером, сразу по нескольким проселкам пылили колонны наших танков. Вот, оказывается, что выцеливали «юнкерсы»... И сразу же увидел их, двадцать тяжело груженных вражеских бомбардировщиков. В каждом полторы тонны бомб, каждый вооружен семью пулеметами.

Но не до раздумий в скоротечном воздушном бою. Подполковник Власов с ходу обрушил Яки на флагманский косяк. Вся колонна бомбардировщиков взъерошилась, встретила их иглами сотен пулеметных трасс. Яки ударили стремительно и точно.

Власов выбрал «своего», палившего ему в лоб, впился глазами в стеклянный колпак пилотской кабины. Сдерживая себя, в стремительном пике свалился на врага. Кабина с силуэтом

летчика вырастала в отражателе прицела, укрупнялась на глазах. Нажал гашетку, в упор ударил сразу из пушки и двух пулеметов, видя, как взрывается кабина врага. «Юнкерс» еще какое-то мгновение шел прямо, потом его резко качнуло, и бомбардировщик завалился вниз...

В этом бою десятка Яков сбила 13 фашистских боевых машин. Вечером пришла телеграмма с переднего края: «Благодарим за поддержку с воздуха. Желаем успеха в боях. До встречи в Берлине...»

* * *

Нет, не удалось Николаю Власову долететь до поверженного Берлина, не удалось увидеть светлый праздник Победы. На рассвете 29 июня 1943 года при перелете в сражающийся Ленинград самолет, пилотируемый Власовым, был подбит и упал на территории врага.

Многие годы ни боевые друзья, ни родители героя ничего не знали о его дальнейшей судьбе. И только после войны, когда из ада фашистских концлагерей возвратились на Родину немногие уцелевшие военнопленные и интернированные моряки из гитлеровской тюрьмы Вюрцбург, в личном деле подполковника Власова Николая Ивановича, хранящемся в Главном управлении кадров Министерства обороны СССР, появилась следующая запись: «...По дополнительным данным, был в лагерях Вюрцбург и Дахау (Германия)».

Постепенно из десятков свидетельств, словно из мозаики, складывался путь верного сына Советского Отечества Николая Власова, начиная с туманного утра 29 июня 1943 года и кончая героической его гибелью. Вот она, эта короткая, но яркая страница его биографии, биографии патриота, коммуниста, воина.

* * *

Снаряд зенитного орудия разорвался около бензобака, и машина вспыхнула, как факел. Осколки второго попали Николаю в голову, вспороли тугой ранец парашюта. Покинуть машину теперь он не мог. И потому решил бороться за ее живучесть до последнего. А самолет, стремительно прочерчивая дымный след в небе, падал в лес. Перед самой землей Власову на миг удалось овладеть управлением, он выровнял машину — не зря, видно,

считали его лучшим летчиком в училище, в боевом строю — и плашмя бросил ее на лес. Срезая макушки деревьев, разваливаясь на куски, машина спарашютировала и с последним ударом о землю выбросила пилота из кабины.

Что было дальше — Николай не помнит. Очнулся ночью, не в силах пошевелить на рукой, ни ногой. С трудом перевернулся на спину. Сквозь щели в крыше видно было светлеющее предрассветное небо. Там же, где он лежал, полная тьма. Дрожащими от слабости руками ощупал себя: разбитая, в сгустках запекшейся крови голова, сильная боль во всем теле, хотя видимых повреждений нот, ссадины и глубокие царапины — результат падения на ветки деревьев. Они-то, видимо, и спасли ему жизнь. Но зачем? Ведь яснее ясного: это плен...

Власов попытался встать, сделал резкое движение и... не поверил себе. Тишину прорезало мягкое мелодичное позванивание. Награды?! И ордена, и Золотая Звезда Героя были при нем. Тогда, может быть, все-таки не плен?

Забыв о боли, он вскочил на ноги, подбежал к двери, контуром обозначенной наступающим рассветом, рванул на себя ее хлипкие доски.

— Хальт! Хальт! — завопили снаружи, и почти сразу же в полуметре от него деревянную стену сарая прошила трасса автоматной очереди.

Утром его вывели на допрос. Солнце стояло еще невысоко, особенно ясно высвечивая крестьянский двор, где эти, в мышиного цвета мундирах, чувствовали себя полными хозяевами, заброшенный огород, сарай, где он провел ночь.

Из дома высыпали офицеры. С интересом разглядывали его, переговаривались. Один, помоложе и понаглев, подошел ближе, потянулся было к наградам. Но Николай ожег его таким взглядом, так круто развернулся широченными плечами, что фашист вмиг отскочил и заговорил что-то громко и визгливо. Примчалось двое солдат. Вместе с часовым они крепко связали ему руки сыромятным ремнем, и теперь вроде бы он был безопасен. Но подходить к нему офицеры больше не решались.

После непродолжительного и формального допроса, во время которого Власов в основном молчал, его развязали, но лишь затем, чтобы через минуту сковать руки толстыми браслетами наручников заводского производства. Его надежно охраняли, но интереса к нему гитлеровцы больше не проявляли. Словно забыли. Даже не покормили ни разу за весь длинный летний день. Ясно было одно: ждали приказа сверху.

И он скоро пришел, этот приказ. В сопровождении трех конвойных его отправили на ближайшую железнодорожную

станцию, бросили в товарный вагон. Почти сразу же поезд тронулся, и пошли стучать колеса по стыкам, набирая ход...

Везли его долго, с остановками в пути. Однажды состав попал под бомбовый удар наших самолетов, и Николай, прижимаясь к дощатому полу вагона, всем сердцем желал прямого попадания, крушения, то есть всего, что могло принести ему свободу или смерть.

По свидетельствам людей, встречавшихся с Власовым в заключении, можно установить, что гитлеровцы не сразу бросили его в концентрационный лагерь. Они пытались склонить его к предательству, к измене Родине. Пилот, обладавший громадным боевым опытом, сам воспитавший десятки воздушных бойцов, был им очень кстати. Воздушный флот гитлеровской Германии начала Великой Отечественной разительно отличался от того, что имели фашисты в период Курской битвы. Общая численность неприятельской авиации и наших Военно-Воздушных Сил, схватившихся в сражении над Курским выступом, была огромна, однако чашу весов здесь уже явно перевешивала растущая мощь советских авиадивизий, способность нашей страны по ходу боевых действий готовить отличные кадры пилотов и авиационных специалистов. Начиная Курскую битву, неприятель смог ввести в дело только два воздушных флота общей численностью около двух тысяч самолетов. С нашей стороны в сражение вступили три воздушные армии и некоторые соединения дальней бомбардировочной авиации — в целом более трех тысяч самолетов.

После Курской битвы полное господство в воздухе перешло к Советским ВВС, и это обстоятельство не могло не беспокоить фашистское командование, стремившееся всеми способами изменить положение в свою пользу. Потому так долго и работали гитлеровские контрразведчики с Николаем Власовым, стремясь сломить советского аса, не скупясь на посулы, рисуя перед пленным летчиком радужные картины его благополучия в случае, если он примет их предложения. Но Власов был неизменно тверд, и все посулы и угрозы врага разбивались в прах перед непоколебимой стойкостью летчика-коммуниста.

Эта непоколебимость, стойкость, верность присяге даже у врага вызывали невольное уважение. Именно так можно объяснить то обстоятельство, что в первые месяцы заключения никто из фашистов не посмел тронуть правительственные награды на груди героя, и Николай Власов в окружении врагов носил их до того часа, пока сам не решил расстаться с дорогими орденами, чтобы после его смерти они смогли вернуться на Родину.

В приказе министра обороны СССР, посвященном Герою Советского Союза подполковнику Власову Николаю Ивановичу, говорится: «...Находясь в фашистском плену, Власов высоко держал честь и достоинство советского воина-патриота, постоянно проявлял стойкость и мужество, оказывал поддержку товарищам по плену, вел среди военнопленных непрерывную агитационную работу, являлся организатором ряда побегов из плена. Он с презрением отвергал попытки противника заставить его изменить своей Родине...

Беззаветная преданность подполковника Власова Н. И. Советской Социалистической Родине, его верность воинской присяге, отвага и геройство должны служить примером для всего личного состава Вооруженных Сил СССР».

...Нет, непросто, оказывается, войти в лагерный коллектив военнопленных. Прямота, искренность, доброжелательство расцениваются как неумелая провокация, призыв к действию вызывает снисходительные улыбки.

К Николаю тоже внимательно приглядывались люди. Первое сообщение о нем, которое принесли членам подпольного комитета полковникам А. Ф. Исупову и К. М. Чубченкову, было: «В лагере провокатор».

— Почему так думаете? — поинтересовался Исупов.

— Ходит очень уверенно. Сам в форме подполковника, при всех орденах и даже с Золотой Звездой Героя. Вряд ли фашисты разрешили бы пленному носить форму и тем более ордена...

— Это не резон, — заметил Исупов, — но выяснить все про подполковника надо.

Полковник Исупов, в прошлом командир штурмовой дивизии, полковник Чубченков, тоже командовавший дивизией, и капитан Мордовцев составляли руководящее ядро Лодзинского лагеря военнопленных. Скоро к ним присоединился и Власов.

Первое, что он предложил подпольному комитету, — подготовить массовый побег военнопленных. Лодзь, конечно, далеко от родной земли, но, если удастся перебить и разоружить охранников, можно создать боеспособный отряд и дойти, пробиться к своим.

Подготовку к побегу начали в глубокой тайне. Опасаясь провокаторов, сообщили о предстоящей операции узкому кругу доверенных людей. Постепенно выработали план операции. Власов предложил вести подкоп из полуразвалившегося строения, что находилось недалеко от ограды. Во-первых, оно не очень хорошо просматривалось с контрольных вышек, и ночью добраться туда из барака было делом несложным; во-вторых, подземный ход будет относительно небольшим — около сорока

метров.

Отобрали несколько надежных, физически крепких человек, способных выполнять тяжелые земляные работы. Старшими назначили двух летчиков — Владимира Шепетю и Ивана Битюкова.

И потянулись полные напряженного труда и риска длинные осенние ночи. Рыли руками, плоскими алюминиевыми мисками, с великими предосторожностями выкраденными из лазарета. Поначалу слежавшуюся землю внутри сарая рыть было трудно, потом стало легче — почва оказалась песчаной. Каждую ночь узкая песчаная нора удлинялась на один-два метра, приближаясь к проволочному заграждению. Рыть становилось все труднее: узкий штрек подземного хода почти не пропускал воздуха, и через пару минут человек, работавший там, начинал задыхаться. Да и песок вынимать ив норы становилось все сложнее, и девать его было уже некуда — пол в сарае больше чем на метр был засыпан им.

Наконец оставалось лишь пробить полтора-два метра вверх по другую сторону колючей проволоки, прямо рядом с дорогой, проходившей вдоль лагеря военнопленных.

К побегу все было готово. Люди разделены на пятерки, каждой из них поставлена конкретная задача. Ждали сигнала. Но сигнал не последовал.

...Мелкие осенние дожди моросили почти постоянно, а в тот день с самого утра зарядил ливень. Военнопленных вытолкали из бараков, и они в течение часа под проливным дождем дожидались своей участи. Видно, охотников конвоировать их на работы в тот день не нашлось, и их снова загнали в помещение. Около полудня произошло непредвиденное. От непрерывного дождя дорога, что проходила вдоль лагеря, основательно раскисла, и тяжело груженный военный грузовик, объезжая топкую лужу, свернул на обочину. Внезапно земля под его колесом обрушилась, образуя глубокую воронку, грузовик резко накренился и, взревев мотором, опрокинулся на бок.

...Власова, Исупова, Чубченкова и десяток других узников бросили в карцер, а через несколько дней они были в пути к новым тюрьмам, новым испытаниям.

* * *

Крепость-тюрьма Вюрцбург в далекое средневековье имела совершенно определенное назначение — обороны от непрошеных пришельцев. Потому и подготовлена она к обороне была

основательно. В XIX веке Вюрцбург превратился в тюрьму, имевшую весьма мрачную историю: сюда сажали самых опасных преступников, выхода отсюда не было. За десятилетия существования тюрьмы из Вюрцбурга не было совершено ни одного побега.

В первые дни Великой Отечественной Вюрцбург использовали для заключения моряков с советских теплоходов «Хасан», «Днестр», «Эльба», «Волгогэс» и «Магнитогорск», пришедших накануне войны в немецкие порты с пшеницей. Сначала они были коварно задержаны на несколько дней, а с началом военных действий против нашей страны подло захвачены фашистами и конвоированы в Вюрцбург.

Весной 44-го сюда стали поступать советские военнопленные, доставлявшие фашистскому командованию особое беспокойство. Среди них был и Николай Иванович Власов. Буквально едва прибыв в Вюрцбург, Власов стал разрабатывать план побега.

Откуда бралась такая сила, такая непоколебимая стойкость у этих людей?

Наверное, истоки ее в подвигах отцов, красногвардейцев гражданской войны, в их революционном энтузиазме. С раннего детства будущие солдаты Великой Отечественной слышали вокруг себя воспоминания о революции и гражданской войне, о восстановлении разрушенного народного хозяйства. И участниками этих захватывающих событий были не абстрактные герои, а близкие им люди — родители, родственники, соседи.

Черты поколения — патриотизм, непоколебимая идейность, высокое чувство долга — выкристаллизовались именно в эти годы. Едва враг поднял руку на самое существование Советского государства, едва над свободой его и независимостью нависла грозная опасность, миллионы советских патриотов грудью встали на защиту родины Октября.

Великая Отечественная война полна ярчайших примеров пламенного патриотизма советских людей. Вдохновителями и организаторами этой всенародной борьбы против фашистского нашествия были коммунисты. Лучшие сыны народа, такие, как Герой Советского Союза Николай Иванович Власов, были на самых трудных участках. Они, коммунисты, проявляли невиданные в истории стойкость, дисциплинированность, беззаветную храбрость, мужество и отвагу. Авторитет партии в широких массах был столь высок, связи с народом так прочны, что приток в ВКП (б) постоянно нарастал. За годы войны в партию было принято более пяти миллионов человек! Такого колоссального роста ее рядов история еще не знала. Именно поэтому самая совершенная военная машина, когда-либо

созданная на Земле и использовавшаяся в целях зла, была разбита. Только наши люди могли выстоять под ее безжалостным напором и победить.

...Рядом с Николаем Власовым находился генерал-лейтенант Михаил Федорович Лукин. После тяжелейшего ранения в битве под Смоленском (генерал потерял в бою руку и ногу) он был захвачен в плен. Долгие годы скитания по фашистским лагерям и тюрьмам, пытки, издевательства не сломили Михаила Федоровича. Он всегда был в центре коллектива узников.

Едва у Николая созрел план побега, он пошел посоветоваться к Лукину. Для побега летчик предлагал использовать телеграфные столбы. Они взбирались на крепостную стену, и один из них был установлен на самом ее гребне. Следующий — уже за рвом, на свободе. Таким образом, провода являлись своеобразным мостом через ров. Моряки подготовили Власову специальный обруч, на котором он и предполагал съехать через этот мост по ту сторону рва. Но когда возможно осуществить эту операцию? Днем? Охрана заметит смельчака, едва он приблизится к стене.

Ночью? Но стена постоянно освещена прожекторами, а под ней усиленные наряды с собаками... Генерал не одобрил идею Власова, аргументированно раскритиковал его сложный и трудноосуществимый проект. Подпольный комитет разрешил Власову попытаться совершить побег одному и, в свою очередь, предложил свой план, более сложный, но и более реальный. Власов принял его и вместе с моряками, назначенными ему в помощь, приступил к подготовке. Ему помогали бывший штурман теплохода «Хасан» Виктор Шулепников, электромеханик Игорь Маракасов, а также на определенных этапах подготовки моряки Леонов, Бегетов, Сысоев.

Больше месяца готовилась операция. Наконец Лукин я Музыченко разрешили побег и назначили его на 11 августа 1944 года.

Накануне согласно плану Власов внезапно «почувствовал себя плохо», жаловался на головные боли, перебои в сердце, и его до установления точного диагноза положили временно в лазарет. А дольше он лежать и не собирался — ночью должно было все решиться.

Сменился караул. Все готово к побегу, а недремлющий фельдшер все шуршит и шуршит газетой...

Наконец фашист потянулся, обмяк в кресле. Газета медленно сползла на пол. Бесплотной тенью скользнул Николай мимо дежурного...

Пронзительный вой сирены повис над лагерем. Залаяли,

забесновались сторожевые собаки. Ослепительный свет залил всю тюремную территорию.

Единым духом Власов выскакивает через окно во двор, огромными прыжками несется к пролому в стене, но поздно, поздно... Его нагоняют, сбивают с ног, топчут сапогами. Собаки, захлебываясь злобой, рвут человека...

Долгое время Власов находился в полнейшей изоляции. Наконец его вывели во внутренний двор тюрьмы. Одного. Под усиленной охраной. Он прогуливался по двору, исподволь поглядывая на окна. Лицо в кровоподтеках, глубоких ссадинах, форма изодрана в клочья. Остановился на миг в углу, потоптался на месте. Уже открыто взглянул на окна, как бы спрашивая: «Ну что, поняли меня?» Потом снова обошел двор, снова остановился в углу, как бы в задумчивости постучал несколько раз ступней по плоскому камню и решительно пошел прочь.

Сразу после прогулки, на которую в конце дня вывели военнопленных, генералу Лукину передали Золотую Звезду Героя за № 756 и коротенькую записку, написанную Власовым. Михаил Федорович развернул мятый клочок оберточной бумаги с торопливыми карандашными строчками: «Товарищ генерал. Если со мной что случится, сохраните Звезду и отвезите на Родину. Не хочу, чтобы она досталась фашистам. Я бодр, попытаюсь еще раз бежать...»

Старый генерал, таясь ото всех, зашил Золотую Звезду в пояс и пронес ее через все испытания вплоть до освобождения из фашистского плена...

Сегодня золотая медаль № 756 хранится в наградном отделе Президиума Верховного Совета СССР.

* * *

Гестаповская тюрьма в Нюрнберге. Сюда после провала побега Власова бросили Маракасова и Леонова, принявших на себя всю ответственность за подготовку операции. Через несколько дней они увидели, как в тюрьму, привезли и Николая Ивановича. Вот что вспоминает об этом Игорь Христофорович Маракасов, за два часа до расстрела освобожденный вместе с другими узниками союзными войсками:

«В те дни Нюрнберг часто подвергался бомбежкам. Гитлеровцам требовались каменщики для восстановления некоторых помещений. Я и Леонов немного владели этой профессией, и нас стали гонять на работу. Так мы познакомились с расположением тюрьмы и с городом. Возвращаясь однажды с

работы, мы увидели около дежурки Власова.

Я кашлянул. Власов поднял голову и увидел меня. Ни один мускул не дрогнул на его лице. Это вообще был человек исключительной выдержки. Говорил он всегда медленно, спокойно, даже тогда, когда, казалось, трудно было оставаться спокойным».

В нюрнбергской тюрьме Николай Иванович снова попытался бежать. Во время одного из налетов мощная авиабомба разорвалась рядом с тюрьмой. Под грохот разрывов, огня зенитной артиллерии заключенные, среди которых находились Маракасов и Леонов, выбили дверь и подвернувшимся под руку утюгом стали сбивать замки с остальных камер. Толпа узников во главе с Власовым побежала к тюремным воротам. Но гестаповцы бросились наперерез беглецам и, паля из автоматов поверх голов, загнали их в подвал. Впервые за время заключения все трое — Власов, Маракасов и Леонов — оказались вместе и смогли наконец поговорить не таясь.

«Мы с Леоновым, — писал позже Маракасов, — рассказали ему о допросе в Вюрцбурге. Посоветовали, как отвечать, чтобы наши показания сходились. Здесь мы договорились снова бежать. Выглядел Николай тогда еще довольно сносно.

Разговор с ним в подвале я никогда не забуду. Я помню его почти слово в слово. Он говорил о своей любви к Родине, и такая у него была уверенность в победе, такая воля к жизни, что мы даже поражались. «Жить во что бы то ни стало, жить для того, чтобы победить проклятых фантастов», — говорил нам Николай.

Через два дня меня и Леонова заковали в кандалы и отправили в концентрационный лагерь Дахау. Николай же остался в тюрьме, и больше я его не видел».

...Печально известный фашистский лагерь смерти Маутхаузен. Десятки тысяч людей разных национальностей были здесь отравлены газом, сожжены в печах крематория. Казалось, невозможно истязать людей более садистски, чем это делали в Маутхаузене, и все же в самом концлагере, в блоке № 20 пытки и истязания достигали такой патологической утонченности, которая и не снилась кровавым инквизиторам средневековья. Вот что рассказали об этом бывшие узники блока смерти, чудом оставшиеся в живых:

«Мучения и издевательства начинались еще в тюрьме общего лагеря... Человека избивали до полусмерти, кололи иглами, пытали током. Потом его загоняли в так называемую «баню», где со всех сторон хлестали тугие струи ледяной воды, и оставляли там порой на несколько часов. После этого парикмахер простригал ему со лба до затылка широкую полосу в волосах, и

голого человека выбрасывали на снег, швыряя ему вслед грязные полосатые штаны и куртку из дерюги, причем одежда эта была нарочно обработана, чтобы заразить узника накожными болезнями — чесоткой, экземой и т. д. Палками его гнали к дверям блока смерти, заставляя одеваться на бегу. Перед ним открывались двойные тяжелые двери, пленного вталкивали внутрь, и сразу же двое эсэсовцев, уже поджидавшие жертву, принимались снова избивать его.

С рассветом раздавался сигнал подъема... Промерзшие, босые, в худой одежонке, превратившиеся в живые скелеты, с телами, покрытыми коростой, нарывами, сыпью, незаживающими болячками, синяками и открытыми ранами, узники выстраивались по сотням в узком дворе — шестиметровом промежутке между бараком и стеной. Стена толщиной в метр и высотой в три с лишним метра угрюмо высилась над ними, загораживая небо, а по гребню ее на выгнутых внутрь железных кронштейнах с изоляторами тянулась в несколько рядов колючая проволока под током высокого напряжения. По углам стены с деревянных вышек на узников были направлены спаренные пулеметы и большие прожектора, которые с наступлением темноты заливали ярким светом весь двор.

Как только появлялся блокфюрер — садист эсэсовец со своей свитой, раздавалась команда «Ложись!», и одновременно с пулеметной вышки на строй узников обрушивалась мощная струя ледяной воды из шланга, сбивавшая с ног тех, кто не успел упасть. Люди валились друг на друга, а палачи проходили мимо лежащих, рассыпая удары, а то и просто пристреливая пленных на выбор. Потом начиналась «зарядка» — узников, едва державшихся на ногах, заставляли бегать, ползать по снегу или по грязи, ходить «гусиным шагом» вокруг барака по три-четыре километра без перерыва.

Многие падали и уже не могли подняться. Их оттаскивали к штабелю трупов. Смертельные удары обтянутых резиной дубинок, налитых свинцом, замертво укладывали людей. Эсэсовцы развлекались, стреляя в руки и ноги пленных, сбрасывая узников в канализационный колодец во дворе. Когда же палачи уставали и уходили, люди сбивались тесной толпой — в так называемую «печку», прижимаясь друг к другу, грея один другого жалким теплом своего полумертвого тела, припрыгивая и похлопывая товарищей. Потом эта «печка» рассыпалась, и рядом возникала другая, так что те, которые сначала были снаружи, теперь оказывались внутри толпы и могли получить свою долю тепла. А потом опять появлялись эсэсовцы...»

Сюда, в этот лагерь, в этот блок, был брошен Николай

Иванович Власов зимой 1944/45 года. Изможденный, седой, в рваной полосатой арестантской одежде — таким предстал он перед Исуповым и Чубченковым, томившимся здесь уже не один месяц. Да и они изменились, видно, немало, если Николай долго разглядывал их с недоумением и болью в глазах, не решаясь признать в них товарищей по заключению в Лодзинском лагере.

— Дорогие... — только и смог растроганно прошептать летчик.

И снова все трое полной мерой пили чашу мучений и издевательств со стороны гитлеровцев. Перекинуться словом-другим они могли только, когда их случайно вместе притискивали друг к другу в «печке», или ночью, если удавалось упасть на дощатый пол вместе с товарищами. Открыто разговаривать они опасались: фашисты чувствовали приближение своего конца, и потому малейшее подозрение на заговор в блоке смертников вызывало немедленную реакцию: без всякого суда и следствия людей без жалости расстреливали на месте.

И все-таки он существовал, этот заговор. Существовал в блоке смерти, блоке № 20. Во главе его стояли трое — Николай Власов, Александр Исупов, Кирилл Чубченков. И впервые в истории Маутхаузена, впервые в истории блока смерти, заговор этот закончился всеобщим восстанием узников, голыми руками перебивших вооруженную до зубов охрану, захвативших пулеметные вышки, преодолевших каменную стену, увитую колючей проволокой, по которой был пропущен ток высокого напряжения, и в феврале 1945 года вырвавшихся на свободу. О восстании рассказывают участники, свидетели, строки документов.

Узник блока № 20 Владимир Шепетя:

«...Через несколько дней после того, как среди нас оказался Власов, во двор блока номер 20 был брошен человек, который не подавал никаких признаков жизни.

— Оттащить к мертвецам! — приказал штубовой.

И вдруг в человеке, брошенном во двор блока, я узнал нашего лодзинского товарища капитана Битюкова! Он, как и все мы, хлебнул горя, но врагу не сдался.

...Когда его бросили к трупам, мы все стояли во дворе. Несмотря на частые пополнения блока, наших товарищей становилось все меньше и меньше. Гитлеровцы варварски доводили людей до смерти.

Вместе с трупами должны были отправить в крематорий и Битюкова. Рискуя жизнью, его оттащил от груды трупов Николай Иванович Власов. Вскоре Битюков пришел в сознание. Мы сразу же организовали «печку», чтобы согреть его...

— А где еще три тысячи восемьсот человек? — спросил у меня наутро Битюков и показал свой порядковый номер 4629.

— Скоро все там будем, — ответил ему узник, стоявший рядом со мной. — Можешь заранее зарегистрироваться у подполковника Власова, он записывает фамилии и адреса замученных летчиков.

— Власов тоже здесь? — спросил Битюков.

— Да вон он стоит, — ответил я. — Это он тебя вчера уволок от мертвецов...»

Узник блока № 20 Иван Битюков (из письма матери героя Матрене Григорьевне Власовой):

«...Убедительно прошу Вас, когда будете читать мое письмо о последних минутах жизни Вашего любимого сына Коли, не расстраивайтесь, так как это тяжелое горе переживают все семьи, чьи отцы, мужья и сыновья отдали свою жизнь в борьбе за честь, свободу и независимость нашей Советской Родины.

Я не буду описывать все ужасы, которые применяли эсэсовцы по отношению к нам, советским военнопленным офицерам, в большинстве летчикам, так как это повлияет на Ваше здоровье, а только помню, что Николай Иванович был очень худой и в то же время очень спокойный и все время о чем-то думал.

...Николай Иванович в Маутхаузене держался так же мужественно, как и в Лодзи, возле него легче становилось другим.

— Нет, браток, ты на себя так не должен смотреть, будто с пленом и жизнь для тебя кончилась, — говорил обычно новенькому Власов. — Ты обязан и здесь быть солдатом. Выживем, вернемся, народ с каждого спросит. Поймут, какие муки мы вынесли. А пока держись, чтоб нас, и безоружных, денно и нощно боялись. Понимаешь? Чтобы не ты их, а фашисты тебя, военнопленного, страшились!

Но иногда у Николая глаза становились такие измученные, что лучше было не смотреть. Как и все в блоке, он привык относиться к смерти людей от истощения или истязаний как к какому-то чуть ли не естественному явлению. Он старался узнать о предстоящей кончине товарища раньше блокового, чтобы, во-первых, записать адрес его родных, а во-вторых, успеть передать другим лохмотья одежды, а иной раз и хлебные крохи. Но когда кто-либо из заключенных молча, не глядя на товарищей, подходил к перекладине, устроенной в глубине барака, взбирался на табуретку, предназначавшуюся для этой цели, прикрепив к доске поясной ремень, просовывал в петлю голову, на Власова страшно было смотреть. Он обычно подбегал к самоубийце, силой стаскивал с табуретки, говоря:

— Держись, друг! Держись, родной!..

...Пожалуй, тогда-то мне стало ясно, почему заключенным изолирблока разрешалось иметь при себе ремни. В этом тоже проявлялся фашистский порядок...

Однажды я оказался рядом с Власовым, тот шепнул:

— Ты присматривайся, капитан, к третьей вышке: тебе ее брать. Это последний наш шанс, капитан, понимаешь?

Николай Власов вместе с полковниками Исуповым и Чубченковым замыслил организовать восстание и побег заключенных из изолирблока.

На меня возлагалась одна из труднейших задач. На третьей вышке, как и на двух других, был установлен на турели спаренный пулемет. Часовой и пулемет возвышались над стенами блока. Одна из стен была внешней. Чтобы преодолеть ее, надо было вначале овладеть пулеметными точками. Вдоль стен на специальных кронштейнах была натянута в пять рядов колючая проволока под высоким напряжением...

Мы взяли все, чем можно было воспользоваться: лохмотья одежды, одеяла блокового и прислуги, чтобы забросать всем этим проволоку, топор блокового и пожарный багор, деревянные колодки, куски эрзац-мыла из запасов блокового, огнетушитель... Во время «печек» те немногие, кто был посвящен в план восстания и побега, постепенно расшатывали во дворе булыжники.

Нам позарез требовался план лагеря и окружающей местности: что там, за внешней стеной? какие еще преграды? куда, в каком направлении бежать? И каким-то чудом план был раздобыт. Он был вычерчен на бумаге, завернут в кусочек целлофана и прикреплен к днищу, в котором из кухни доставлялась баланда. Нужно было поистине презирать смерть, чтобы на глазах у блокового броситься к бачку, мгновенно отлепить записку и тут же по цепочке передать ее Власову. За этот поступок Геннадий Мордовцев поплатился жизнью.

Восстание назначили на двадцать восьмое января.

...Итак, двадцать восьмое января... Казалось, все было готово. И вдруг в ночь на двадцать шестое случилось ужасное: кто-то выкрал у Власова его блокнот с фамилиями и адресами замученных. И этот же «кто-то» наверняка донес эсэсовцам, что Власов, Исупов, Чубченков и другие в последнее время часто собирались вместе и о чем-то таинственно переговаривались. На рассвете всех их, около пятидесяти человек, вывели из блока...»

Восстание было обезглавлено. Но руководители его уже сделали так много, оставили после себя таких верных и решительных товарищей, что теперь восстание было невозможно предотвратить.

Эсэсовцы зверствовали. Пистолетный выстрел, автоматная очередь стали столь же привычными для обитателей блока № 20, как и ежеутренняя «зарядка», которую фашисты проводили теперь с особым ожесточением.

Занятый заботой о предстоящем выступлении, Битюков поначалу не обратил внимания на тихий свист, раздававшийся с крыши 19-го блока, где заключенный латал кровлю. Потом к его ногам упал смоляной шарик. Битюков подобрал его, бросился к бараку. В шарике была спрятана крохотная записка: «Ваших товарищей уничтожили. Вас ожидает то же. Не ждите, действуйте! Поддержим!»

* * *

Ночь со 2 на 3 февраля 1945 года.

Узник Маутхаузена блока № 11 Николай Паршин:

«...Когда в ночь на 3 февраля в лагере раздалась пулеметная стрельба, мы так и решили: началось массовое уничтожение заключенных... Все быстро оделись. Электричество погасло. По лагерю ошалело бегали эсэсовцы. Наш блоковый приказал из барака не выходить. Через час мы узнали о невероятном: восстал 20-й блок!

Назавтра на работу нас не погнали. Со всех бараков поснимали топоры, багры, огнетушители. Я находился в одиннадцатом блоке, что против крематория. Ужасные картины происходили и в последующие дни. Привозили обезображенные трупы героев побега. Дорога до крематория была сплошным кровавым следом. Избитых, искалеченных, но еще живых людей сбрасывали вместе с мертвыми с повозок в подвал и жгли. Это уму непостижимо... Всего в момент побега было 738 человек. Наутро 3 февраля в блоке насчитали 68 трупов... Радио Вены и Линца в течение двух дней ежечасно оповещало население и приказывало ловить сбежавших «бандитов». Вскоре комендант объявил, что со всеми покончено. Мы верили этому и нет...»

* * *

Узник Маутхаузена Франсуа Буа (из показаний на Нюрнбергском процессе):

«Этот барак (№ 20. — *Ю. П.*) охранялся особенно тщательно... Никто не мог входить в барак, кроме двух старших гитлеровских офицеров. Военнопленные не имели никаких опознавательных

знаков... Поэтому нельзя было определить, кто к какой нации принадлежит... Ежедневно из барака доносились выстрелы. Когда русские военнопленные, находившиеся в изолирблоке, узнали от новоприбывших, что советские войска приближаются к Югославии, они напали на охрану, уничтожили ее, сорвали колючую проволоку, чтобы убежать из лагеря. Однако из семисот восставших только шестидесяти двум удалось бежать к партизанам...»

* * *

Узник блока № 20 Михаил Рыбчинский (телеграмма М. Г. Власовой):

«Дорогая Матрена Григорьевна! В день открытия памятника Вашему сыну примите наилучшие пожелания от участника восстания в 20-м блоке смерти. Оставшиеся в живых никогда не забудут светлого образа Николая Ивановича...»

Узник блока № 20 Иван Бакланов (из письма пионерам дружины имени Николая Власова люберецкой школы № 5):

«...Большая радость для нас, оставшихся в живых, узнать, что ваша дружина носит имя погибшего героя и человека, который воодушевил всех нас на восстание и побег. Я лично хорошо помню и как сейчас вижу перед собой Николая Ивановича.

Однажды в период подготовки к побегу, как мне тогда показалось, он очень обидел меня. А дело было так: для взятия пулеметных вышек и штурма каменной стены требовались довольно физически крепкие люди из нашей среды. И когда Николай Иванович в нашей половине барака делал такой отбор, я не был взят в эту штурмовую группу, хотя желание у меня было погибнуть в самой тяжелой схватке. Но как выяснилось позднее, для меня... уже была назначена задача. Мне об этом стало известно уже после того, как Николай Иванович был живым брошен и сожжен в крематории. А неделю спустя, то есть в ночь на 3 февраля 1945 года, к нам подошел оставшийся в живых его приближенный Юрий Ткаченко и тихо сказал: «Вы обязаны замкнуть ток в кронштейнах на каменной стене. — И добавил: — Вы назначены были Власовым». Нам пришлось выполнять задание человека, которого не было уже в живых... Мы выполнили его задание, в на нашу долю выпало счастье остаться в живых и рассказать вам об этом.

А если по справедливости сказать правду, то благодаря смелому его решению мы совершили то, что уже казалось невозможным. Некому было бы Вам писать и рассказывать об

этом. Все мы должны были быть казнены.

...Будьте достойны имени этого храброго русского солдата. Это он вырвал из рук смерти нашу жизнь, а свою отдал за ваше будущее...»

* * *

В подмосковный город Люберцы из блокадного Ленинграда приехали родители Николая Ивановича Власова. И сегодня здесь живет мать героя Матрена Григорьевна.

В 1964 году М. Г. Власова получила от пионеров и комсомольцев 516-й средней школы из Ленинграда письмо. Они просили рассказать о сыне, прислать фотографии, личные вещи. Матрена Григорьевна не утерпела, сама собралась в дорогу.

В школе Матрену Григорьевну окружили искренним вниманием и прямо-таки родственной заботой. Нехитрые ребячьи сувениры, неподдельный интерес, с которым воспринималось каждое ее слово о Николае, рождали в душе чувство благодарности и радость от мысли, что не забыт ее сын, что на его примере учатся жить, учатся любить Советскую Родину эти белоголовые дети.

В тот приезд она много рассказывала о Николае, показывала его фотографии, фронтовые письма. Потом передала в дар школьному музею личные вещи сына, часы с приборной доски самолета, на котором летал последнее время Герой Советского Союза Николай Иванович Власов.

С тех пор конверты с адресом, выведенным круглыми и старательными детскими почерками, зачастили в Люберцы. Ребята писали и об учебе, о своих школьных делах, планах и, главное, рассказывали, как пополняется новыми экспонатами, становится на ноги их школьный музей имени ее сына.

А потом вышла в свет небольшая книжка о Николае Власове.

В Люберцах комсомольцы 6-й школы посадили деревья и назвали аллею именем героя. А 5-й школе решением горисполкома присвоили имя Героя Советского Союза Николая Власова.

5-я школа стала настоящим штабом военно-патриотической работы в Люберцах. Здесь ежегодно в день рождения Николая Ивановича вот уже одиннадцать лет подряд собираются участники Великой Отечественной, военачальники, вместе служившие и близко знавшие героя. И это не просто вечера воспоминаний. С участием практически всех учеников школы встречи эти выливаются в настоящие уроки мужества, где

младшие учатся жить, бороться, всегда высоко нести достоинство советского человека, а старшие, в том числе и бывшие выпускники, отчитываются в том, чему выучились, как трудятся, чем живут.

Именно на таком общешкольном сборе прозвучал однажды рассказ вчерашних выпускников о том, как выстроили они отличную новую школу в разрушенном землетрясением Ташкенте. Московская область плечом к плечу с другими республиками и областями нашей необъятной страны помогала восстанавливать столицу Узбекистана в тот суровый для республики год, и люберецкому отряду строителей выпала честь возводить эту школу. Первую школу в новом районе Чиланзар. И так получилось, что, возводя ее стены, юные строители невольно вспоминали классы, где учились сами, учителей, их воспитавших, и, конечно, много добрых слов было сказано о Николае Власове.

А через год люберецкие школьники принимали гостей — делегацию комсомольцев ташкентской школы-новостройки № 229...

Есть закон человечности — закон нетленной памяти павших героев. В честь их подвигов стоят на нашей земле памятники и обелиски, музеи боевой славы, музеи памяти героев. И в их строю музей и мемориальные комнаты Николая Власова в школах Ленинграда, Люберец, Ташкента.

Идет время, неумолимо движется вперед. Но из поколения в поколение передается огонь, зажженный верными сынами Родины. Поистине вечный огонь!

Даты жизни и деятельности Н. И. Власова

1916, 24 ноября — Родился в Петрограде Н. И. Власов.

1933 — Закончил фабрично-заводское училище.

1933 — Принят в члены Ленинского комсомола.

1933-1934 — Слесарь на заводе «Ленинградский литейщик», ударник производства, секретарь комитета комсомола.

1934 — Курсант Качинского летного училища.

1939 — Принят в члены Коммунистической партии Советского Союза.

1942, ноябрь — Присвоено звание Героя Советского Союза.

1945, январь — Героическая гибель в фашистском лагере смерти Маутхаузен.

Краткая библиография

Ф. Лушников, В. Вуколов. Верность. Документальная повесть. М., Воениздат, 1962.

Л. Семин. Побег. Л., Лениздат, 1963.

В. Дубов. Звезда № 756. — В сб.: Шаги в бессмертие. М., «Московский рабочий», 1965, с. 194-204.

От чистого сердца. Воспоминания об Н. Власове. — «Красная звезда», 1961, 7 апреля.

Всегда ты будешь живым примером. Подборка материалов об Н. Власове. — «Красная звезда», 1961, 4 февраля.

Н. Брайнин. Непокоренный. — «Советская авиация», 1960, 9 и 10 апреля.

Н. Рудерман. Никогда больше, — «Гудок», 1960, июнь.

Борис Сафонов

Автор: А. Григорьев

«Первый успех в воздухе: сбит «хейнкель» — фашистский бомбардировщик Хе-111. Почин сделан старшим лейтенантом Борисом Феоктистовичем Сафоновым. Подробности таковы. Фашисты бомбили Полярное и Ваенгу. Нашими истребителями они были атакованы еще до подхода к цели. На истребителе Сафонова установлены эрэсы, и он в первой же атаке удачным выстрелом повредил самолет противника. Тот стал уходить в море, преследуемый Сафоновым. Преследование закончилось у бухты Зеленцы: там «хейнкель» упал в воду и погиб.

...Сафонов — герой дня. И, думаю, не только одного дня. Он общий любимец, этот типичный русак из-под Тулы. Отличный, волевой летчик. Широкоплечий, с открытым русским лицом, с прямым взглядом больших карих глаз. Стоит только увидеть его, и он сразу же вызывает симпатию. Самолетом владеет в совершенстве. По отзывам авиационных специалистов, у него очень развито чувство времени и расстояния. Нетороплив, обстоятелен — по характеру настоящий летчик со всеми данными командира. Надо не упускать его из виду, нацеливать людей на учебу у него. Побольше бы нам таких соколов» — такую запись сделал в своем дневнике командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головко 24 июня 1941 года, на третий день войны.

* * *

Путь в небо у Бориса Сафонова обычен для его сверстников. Школа-семилетка, затем школа фабрично-заводского ученичества (ФЗУ), готовившая специалистов паровозного дела. В этой же школе Бориса Сафонова приняли в ряды ВЛКСМ. И наверное, стал бы Борис железнодорожником, если бы комсомол не объявил на своем IX съезде о шефстве над Военно-Воздушными Силами.

Среди тысяч комсомольцев, устремившихся в небо, был и Борис Сафонов. Он становится членом кружка планеристов при школе летчиков Осоавиахима, которая впоследствии была переименована в Тульский аэроклуб. Именно там формировались необходимые для пилота качества — самостоятельность, уверенность в своих силах, выдержка и дисциплинированность.

Благополучно пройдя медицинскую комиссию, которой побаивался, поскольку был левшой, Сафонов становится учеником летчика в том же Тульском аэроклубе. Начались

усердные занятия теорией, наземная подготовка. Как-то товарищи Бориса обратили внимание на то, что он перед сном зажмуривает глаза и что-то про себя шепчет. Так один вечер, другой... Затем кто-то не выдержал и спросил:

— Боря, что ты делаешь перед сном?

Оказывается, на сон грядущий он мысленно проходил взглядом по приборной доске, находящейся перед пилотом, чтобы получше закрепить то, что днем отрабатывали, сидя в кабине самолета. Вскоре и товарищи Сафонова переняли его способ постижения авиационной науки, мысленно отрабатывая перед сном все рекомендации КУЛПа (курса учебно-летной подготовки).

Но вот наступил день, когда учлеты должны были впервые самостоятельно подняться в воздух на самолете. Сафонов попал в группу инструктора Валентины Степановны Гризодубовой, ставшей впоследствии Героем Советского Союза и вписавшей немало славных страниц в историю советской авиации.

Впервые Борис взялся за ручку самолета У-2 а на разборе удостоился похвалы инструктора: «Молодец!» Одним из первых Борис Сафонов вылетел самостоятельно — удивляться этому не приходится: сама незаурядная летчица, Валентина Степановна заметила в Борисе то, что называется талантом.

В августе 1933 года после успешного окончания аэроклуба Бориса направили в школу военных летчиков в Качу.

Будущим пилотам доставалось изрядно: приходилось заниматься по 12-14 часов в день, осваивать теорию полета и одновременно овладевать практикой вождения боевого самолета.

Инструктором у Бориса Сафонова оказался Иван Андреевич Аристов. Участник гражданской войны, опытный летчик, он стремился выработать у своих питомцев самостоятельность, инициативу и настойчивость в достижении поставленной цели.

— Самолет и мотор вы должны знать как свои пять пальцев! — говорил он курсанту. — Летчик-истребитель в воздухе один, и поэтому он должен уметь хорошо ориентироваться в воздухе, знать устройство машины за всех авиационных специалистов так, чтобы в случае вынужденной посадки мог при случае и исправить машину. А главное, вы должны быть всегда готовы к воздушному бою с противником, которого должны первым обнаружить и обязательно уничтожить!

Первый полет принес Борису огорчение.

Вместо замечаний, которые ему надлежало сделать, неразговорчивый инструктор сказал Сафонову:

— Вы можете и должны летать лучше. Продумайте свои недостатки в полете.

И позднее Борис не раз чувствовал, что инструктор к нему

относится гораздо требовательнее, чем к другим курсантам: он был постоянно недоволен полетами Сафонова.

Наконец настал день, когда Борис впервые совершил полет без замечаний. Аристов отозвал Бориса в сторону и несвойственным ему мягким тоном произнес:

— Есть в тебе божья искра! Но учти — кому много дано, с того многое и спросят! Поэтому, чтобы по-настоящему овладеть мастерством, тебе надо еще летать и летать...

Надо сказать, что чувство неудовлетворенности самим собой надолго, пожалуй, даже навсегда, поселилось в его душе.

В Качинской школе Борис по-настоящему увлекся изучением трудов классиков марксизма-ленинизма. Он готовился к вступлению в ряды Коммунистической партии и сам вел занятия политкружка. Товарищи по учебе избрали его членом комсомольского бюро.

В конце ноября 1934 года, в девятнадцать лет, Борис Сафонов стал летчиком-истребителем. По технике пилотирования, воздушной стрельбе и знанию материальной части Сафонов получил высшую оценку. Кроме того, в характеристике было отмечено, что он обладает быстрой реакцией в воздухе, находчив, сообразителен и в достаточной степени инициативен. Пожалуй, несколько слов из этой характеристики передают всю сущность летного характера Сафонова: «Любит воздушный бой».

В декабре того же года Бориса Сафонова направили к дальнейшему месту прохождения службы — в Белорусский военный округ. И на новом месте Сафонову повезло (надо сказать, что тем, кто полностью себя отдает любимому делу, всегда везет!) — он попал в 40-ю авиационную бригаду, которой командовал Яков Владимирович Смушкевич, впоследствии дважды Герой Советского Союза. Вступив добровольно в ряды Красной Армии еще в годы гражданской войны, Смушкевич был политработником сначала в кавалерии, затем в авиации. Позже по личной инициативе он в совершенстве овладел летным мастерством, стал первоклассным летчиком. Все, что он знал и умел, Смушкевич старался передать своим подчиненным.

Приход Сафонова в строевую часть совпал со временем принятия на вооружение новых самолетов И-15, И-16, И-153, ставших гордостью советской авиации. И снова Борис изучает новые машины, аэродром и местность на радиус полета истребителя.

Чаще всего Бориса можно было застать в библиотеке части. Сам увлекающаяся натура, он умел заинтересовать и товарищей. Попалась ему любопытная книжка о П. Н. Нестерове, человеке многогранного таланта. Наиболее интересные эпизоды Борис

выписывает в специальную тетрадь, а вечером пересказывает друзьям.

— Военный летчик не может обойтись без умения делать фигуры высшего пилотажа: глубокие виражи и скольжения, перевороты и петли должны быть обязательной программой для летчика, который не захочет на войне играть роль курицы или мирного голубя. Участие авиации в будущей войне сведется к борьбе между самолетами различных типов. Неизбежные воздушные бои будут схожи с нападениями ястребов на ворон... А кто захочет быть вороной?

Бориса Сафонова в самостоятельный полет на самолете И-16 выпускал комбриг Я. В. Смушкевич.

Мог ли подумать Борис, впервые поднимаясь на новой машине в воздух, что именно на И-16 в первый год войны им будет сбито 16 гитлеровских машин?!

Совершив три полета по кругу, Сафонов закончил выполнение задания блестящей посадкой. Подошел к командиру бригады.

— Хорошо летали! Продолжайте в том же Духе!

Стоит ли говорить, как много значила для Сафонова похвала такого летчика, как Смушкевич.

К началу лета 1936 года летчики отряда, в котором был и Сафонов, хорошо овладели пилотированием новой машины, маршрутными полетами, навыками воздушного боя и стрельбами. Среди летчиков развернулось негласное соревнование — кто первым поразит «конус» (воздушную буксируемую цель). Каждый старался отыскать что-то свое, наиболее эффективное.

Сафонов выработал свой метод, который переняли все летчики эскадрильи. Впоследствии этот метод отлично зарекомендовал себя во время войны. Делал Сафонов так: набирал высоту выше конуса под ракурсом одна четверть, после чего пикировал под него и снизу, с дистанции 100-50 метров, открывал огонь. Борис так говорил о своем приеме стрельбы: «Лучше иметь меньше пробоин в конусе, но зато иметь запас скорости для следующего маневра». Уже в то время Сафонов прослыл мастером воздушной стрельбы, чему в немалой степени способствовало его увлечение оружием еще с детства. С большим удовольствием Борис возился с разным стрелковым оружием, еще в первый год учебы в ФЗУ он сдал нормы ворошиловского стрелка.

В 1937 году Бориса Сафонова приняли кандидатом в члены ВКП(б), а комсомольцы избрали его своим секретарем.

В 1938 году формируется 15-й авиационный полк. Многие товарищи Сафонова стали командирами звеньев. Бориса

назначили помощником командира эскадрильи по комсомольской работе. С новыми обязанностями Сафонов справился блестяще.

В это время Борис Сафонов осваивает новый самолет И-15 и продолжает совершенствовать свое летное мастерство. Во время одного из «налетов» условного противника на полк, где служил Сафонов, бомбардировщики охранялись опытными летчиками-истребителями, получившими боевой опыт в огненном небе Испании. Сафонов и его товарищи должны были прикрыть с воздуха свой аэродром. Их очень интересовало, как будут драться «испанцы».

Надо сказать, что Сафонов и его товарищи защищали свой аэродром отчаянно и сумели сорвать «противнику» выполнение боевой задачи. Результат этой воздушной «схватки» — . Сафонов и его товарищи получили благодарность, а «испанцы» — нагоняй: летчикам с боевым опытом драться так негоже.

Вопросы, как лучше использовать технику и боевые порядки, уже в то время волновали летчиков. Сафонов предложил изменить порядок звена. По его мнению, боевой единицей должна стать пара, а звено должно состоять из четырех самолетов. Последующие бои Великой Отечественной войны показали, насколько был прав Сафонов.

В декабре 1939 года по радио была передана первая сводка штаба Ленинградского военного округа, в которой сообщалось о боевых действиях, начавшихся на границах СССР и Финляндии. Летчикам соединения, в котором служил Сафонов, стало известно, что одну из эскадрилий истребителей И-16 отправят на Север. Борис Сафонов немедленно подает рапорт на имя военкома с просьбой направить его на Север. Эта просьба была удовлетворена.

В густой туман и жесточайшие морозы, под шквальным ветром и мощными снегопадами начались первые учебно-тренировочные полеты в Заполярье. Однажды, подняв свою машину на высоту 800 метров, Сафонов увидел огненно-красный шар, покоившийся над самым горизонтом. Не сразу он понял — это луна или солнце. Первый раз он видел в своей жизни солнце, на которое можно было просто так смотреть, без темных очков или закопченного стекла. Посадку ему пришлось совершить в свете прожекторов. Он сразу рассказал об этом летчикам своей эскадрильи. Когда поднялся в воздух очередной самоллет, стали внимательно за ним наблюдать. И действительно, на высоте 600-700 метров истребитель озарился золотисто-красноватым светом. Чем выше он поднимался, тем ярче сверкали лучи солнца на фюзеляже и плоскостях самолета.

В конце 1940 года он приезжает в село Сенявино, к матери в отпуск. Как завороженные слушали рассказы о Севере Фекла Терентьевна и его младший брат Евгений. Несмотря на то, что у него в распоряжении было совсем немного времени, Борис выбрался вместе с братишкой в Ясную Поляну. Лев Толстой был одним из его любимых писателей. На этот раз Борис оставил в книге отзывов следующую запись: «Не в музее побывал, а в гостях у Льва Николаевича Толстого. У каждого, кто приезжает сюда, остается такое впечатление, как будто он лишь на время уехал из дому. Кажется, вот он придет сюда... Спасибо моей Родине, партии и правительству, что свято хранят частицу нашего чудесного края. Если придет на то время, мы, советские летчики, не пожалеем своей жизни для защиты славы, чести и безопасности нашего социалистического Отечества».

В поезде, направлявшемся на Север, у Сафонова состоялось любопытное знакомство.

— Видите ли, когда я был учеником летчика, мне приходилось встречаться с первым морским летчиком-истребителем, сбившим немецкий самолет, — рассказывал попутчик во флотском кителе. — Он на своем «ньюпоре» отважился отразить воздушную атаку на свою базу трех неприятельских аппаратов. Один из них был сбит (это был двухместный разведчик) с дистанции 50 метров с хвоста пулеметной очередью из 10-15 патронов. Вот почему, когда я услышал, что вы Сафонов и истребитель, то подумал, что вы его сын. Знаете, фамилия у вас такая — «истребительная», одним словом. Именно после этого боя было положено начало боевому счету морских истребителей. Будет время, поинтересуйтесь историей морской авиации.

Попутчик вышел в Ленинграде, а совет его — заняться историей морской авиации — Сафонов запомнил.

Как-то в его руки попал документ, на обложке которого значилось: «Воспрещается брать в полет». Это было «Наставление для боевых действий воздушной дивизии Балтийского флота», изданное в Петрограде в 1917 году. То, что Борис прочел в «Наставлении», заставило проникнуться большим уважением к морякам и решить для себя: историей морской авиации действительно стоит заниматься, более того, очень многое из нее можно применить в наши дни.

Летное мастерство Бориса, его умение обучать других *я* талант организатора были серьезным основанием для назначения старшего лейтенанта Сафонова командиром учебно-тренировочной эскадрильи.

Сохранилась одна из записных книжек Сафонова, которая

начиналась словами В. И. Ленина на III съезде комсомола: главная задача молодежи — учиться, «вести дело так, чтобы отдавать свою работу, свои силы на общее дело»[7]. Он сам всю жизнь следовал этой заповеди я того же требовал от других, не делая скидки ни молодым, ни тем, кто постарше.

Превосходный морской летчик-истребитель, Борис Сафонов был терпеливым и строгим педагогом. В воздухе он следил за каждым движением новичков в полете, наблюдал, как реагируют пилоты на его команды. Постепенно полеты усложнялись, и самолеты поднимались в воздух в различных метеорологических условиях: в дождь, туман, при низкой облачности и снежных зарядах, стремительно налетавших с Баренцева моря. Безусловно, такие полеты были связаны с определенной степенью риска, но они были необходимы, чтобы летчики готовились к тому, с чем им придется встретиться в боях.

* * *

...Война! На аэродроме 72-го смешанного полка состоялся короткий митинг, после которого все разошлись по своим машинам. Борис Сафонов лично осмотрел все самолеты эскадрильи, подошел к своему истребителю И-16. Он был просто влюблен в машину, с которой сроднился еще в голубых просторах белорусского неба. Истребитель Сафонову был знаком до мельчайшего винтика, но на этот раз он обследовал его особенно тщательно.

Воентехник Семенов внимательно следил за каждым движением своего командира.

— Отличный самолет в учебе, а вот как покажет себя в боях... — задумчиво сказал Сафонов. — А все-таки, товарищ воентехник, мы с вами, кажется, что-то упустили!

Исключительно исполнительный и аккуратный Семенов никак не мог понять, в чем он промахнулся...

— Найдется ли у вас белая краска? — спросил командир эскадрильи.

— Имеется, товарищ командир.

— Заодно и кисть дайте.

На левом борту фюзеляжа крупными буквами Сафонов написал: «За социализм!» Затем, перейдя на правый борт, такими же четкими буквами вывел: «Смерть фашистам!» Это была боевая клятва Бориса Сафонова, которой он остался верен до последнего вздоха.

* * *

...24 июня. В кабине краснозвездного истребителя в готовности № 1 сидел Борис Сафонов. Сигнальная ракета еще догорала в воздухе, а его И-16 уже мчался по летному полю, оставляя за собой клубы серой пыли. Присутствующие на аэродроме видели, как толстолобый самолетик растворился в прозрачной синеве неба. Незаходящее солнце слепило глаза и мешало следить за действиями Сафонова...

Вражеский самолет, сбитый впервые в небе Севера, — это было событие! Летчики Заполярья оживленно обсуждали перипетии короткого боя. Гитлеровский пилот дрался по всем правилам и все же был сбит. Разбирая результаты боя с фашистом, Сафонов делает вывод, что ключ к победе — в смелой атаке. Уже на следующий день газета Северного флота «Краснофлотец» сообщила о первой победе в воздухе Заполярья и обратилась к североморцам с призывом: «Бейте фашистов, как летчик Сафонов!»

Спустя три дня Сафонов одержал вторую победу. Он со своим звеном находился в воздухе. Североморцы в барраже охраняли аэродром и военно-морскую базу. Редкая облачность заставляла советских летчиков быть особенно внимательными — гитлеровцы частенько маскировались в облаках, чтобы нанести внезапный удар. Точно, через некоторое время Сафонов заметил в разрывах облаков вражеский самолет — это был «Хеншель-126». Фашистский разведчик крался в одиночку.

— Ну что же, сейчас тебе покажем наш аэродром. — И Сафонов повел звено на сближение с противником. — Только бы не ушел в облачность.

Атака явилась настолько неожиданной для гитлеровца, что он загорелся, не успев оказать сопротивления. На земле от взрыва «хеншеля» поднялся огненный столб с черной копотью, от которого расползался дым над низкорослыми кустарниками, мшистыми каменными глыбами.

В те дни в небе над Кольской землей происходили упорные бои. Немцы использовали наиболее благоприятное для полетов в Заполярье время, когда солнце круглые сутки не опускается за горизонт. Их самолеты большими группами совершали налеты на корабли Северного флота. Малочисленность наших истребителей восполнялась увеличением количества вылетов. Морским летчикам приходилось делать в день по 6-7 вылетов.

С каждым боем Борис Сафонов применял новые тактические приемы, вел меткий, действенный огонь, что называется, в упор. Сафонов уделял много внимания анализу тактики врага, его

слабостей. Изучал боевые возможности немецких самолетов, воевавших на Севере.

Возглавляя эскадрилью истребителей, он умело передавал свой опыт товарищам по оружию, заранее, на земле, отрабатывал действия своих летчиков. Каждый четко знал, что он должен делать в воздухе: одни должны были завязывать бой с истребителями прикрытия, а другие в это время занимались бомбардировщиками. Стоит ли удивляться, что эскадрилья Сафонова была самой результативной в полку. Ее боевой счет рос с каждым днем, и в то же время сами сафоновцы имели сравнительно небольшие потери. Решающим в этом успехе было незыблемое сафоновское правило: осмотрительность, взаимопомощь и взаимовыручка в бою. Отступления от этих правил Сафонов не прощал.

— Товарищ, который трусит, — говорил Сафонов, — опаснее врага! Врага бьешь, а на товарища опираешься.

Один из молодых летчиков в первых боях не мог пересилить страха. Он открывал огонь по противнику с большого расстояния, уклонялся от лобовых атак, раз даже пытался незаметно выйти из боя. Сафонов это увидел, и его ярости не было предела. На земле он вызвал к себе этого летчика и при всех резко сказал ему:

— Струсили вы! Никаких оправданий больше слышать не хочу. Предупреждаю: увижу еще раз такое дело, сам расстреляю вас...

Через некоторое время этот летчик стал драться так дерзко, что его даже приходилось несколько сдерживать.

— Теперь у вас другая крайность, — заметил как-то Сафонов молодому летчику. — Жизнь не игрушка, нечего ею бросаться. Умереть сумеет всякий, а вы научитесь победить и живым остаться — это труднее!

С этими словами Сафонов, дружески улыбаясь, передал молодому летчику огромный букет цветов, который ему только что вручили комсомольцы одной из делегаций, и добавил:

— Возьмите! Сегодня вы дрались лучше всех!

Законом среди истребителей-североморцев стало правило: для спасения товарища не жалей себя!

* * *

Бой, казалось, был на исходе, когда на помощь к фашистам подоспели новые самолеты.

Младший лейтенант Максимович, зайдя в хвост Ю-88, так увлекся, что не заметил, как сзади к нему самому пристроился

немецкий истребитель. Каждое мгновение грозило Максимовичу гибелью.

За несколько минут до этого Сафонову попался довольно упрямый «юнкерс», с которым пришлось изрядно повозиться, прежде чем он «успокоился» на прибрежных скалах. Разделавшись с ним, Сафонов набрал высоту и сразу же обнаружил, в какой критической ситуации оказался Максимович. Сафонов мгновенно оценил обстановку и сразу пошел на выручку товарищу. Увидев, что его атакуют, гитлеровец вышел из боя. Эту атаку Сафонов проводил, не имея ни одного патрона. Кажется, теперь самое время возвращаться на свой аэродром... Но, хорошо зная повадки гитлеровских летчиков, Сафонов решил повременить с возвращением. Сколько раз он видел, как они, избегая принять открытый бой, прятались в облаках и между сопками, подстерегая моменты, когда успокоившийся летчик менее всего ожидает атаки «из-за угла».

Сафонов не ошибся. Из облака прямо на машину Максимовича вывалился двухмоторный Ме-110 — противник значительно опаснее предыдущих. Как спасти товарища, машину и самого себя, не имея ни одного патрона? Сафонов решил выждать удобный момент для психической атаки. Барражируя, он зорко следил за неравным поединком. Вот Максимович сделал переворот через крыло и резко отвалил в сторону, стремясь этим маневром выйти из боя. Но тут на него насел другой «мессершмитт».

— Пора! — решает Сафонов и старается зайти противнику в хвост. Его дерзость ошеломила врага, и он поспешил уйти подальше. Но второй «мессершмитт» — видимо, у летчика были нервишки покрепче — упорно преследовал Максимовича. Решение Сафонова было: «В крайнем случае — таран!» И-16 устремился на фашиста в лобовую атаку. Секунды грозного сближения... Нервы фашиста не выдерживают, и он отворачивает. Через несколько мгновений его в упор сбивает летчик Сорокин. Тщетно пытаясь сбить пламя, «сто десятый» рухнул на скалы.

После этого боя, в котором летчики эскадрильи сбили пять машин противника, Сафонов собрал всех для подробного разбора действий и ошибок каждого и одновременно делился опытом:

— «Юнкерс-88» или «Мессершмитт-110» — самолеты довольно живучие. У них по два мотора и хорошая броня.

Бить в них с расстояния 400-500 метров — бесполезный труд: огонь рассеивается, и вероятность попадания уменьшается. Поэтому я прежде всего сокращаю дистанцию до 200 метров, а иногда и меньше. Куда целить? Раньше я начинал бить по пилоту, а он маневрировал с таким расчетом, чтобы я сам был мишенью

для его стрелка. Тогда я стал вначале бить по стрелку. Стрелок-то ближе к хвосту, и его легче достать. А замолчал стрелок — машина, считай, на твоем боевом счету...

Как-то раз случилось чрезвычайное происшествие: один из подчиненных Сафонова по недоразумению сбил свой самолет Пе-2, приняв его за вражеский истребитель Ме-110. Командующий авиацией флота потребовал летчика немедленно отдать под суд военного трибунала. Совершенно спокойным голосом, как будто ничего и не произошло, Сафонов обратился к командующему:

— Товарищ командующий! Разрешите?

— Пожалуйста.

— Произошло большое несчастье. Но вина здесь не только старшего лейтенанта. Поэтому прошу назначить расследование.

— Хорошо! А летчика — под арест!..

Герой Советского Союза С. Г. Курзенков в своей книге «Под нами земля и море» так вспоминает об этом случае:

«Лишь на девятые сутки меня вывели из камеры. Рядом с гауптвахтой стояла машина. Меня повезли на аэродром.

«Значит, судить будут в присутствии всех однополчан, — подумал я. — Интересно, что сказали следователю члены сбитого экипажа. Бели они не покривили душой, меня но засудят, моей вины нет... А вдруг они, защищая себя, скажут неправду?»

Машина остановилась неподалеку от командного пункта полка. Сердце у меня защемило. С трудом открыв дверь КП, я увидел командира.

— Здравствуй, сынку! — сказал он. — А ну-ка подойди поближе, дай на тебя погляжу. Э, как похудел! И борода выросла. Что, брат, досталось? Будешь теперь знать, как сбивать свои самолеты...

От этих слов Сафонова я растерялся. А он с той же веселостью в голосе продолжал:

— Молодец! Здорово стрелял! Знаешь, сколько попаданий сделал? Сто тридцать восемь! Вот так и стреляй. Только не по своим, конечно.

Постепенно мысли стали проясняться. Наконец я понял, что обвинение отпало. Спазмы сжали горло, по щекам потекли непрошеные слезы.

Сафонов рассказал о благородном поведении членов сбитого экипажа. Их правдивые показания позволили следователю снять с меня тяжелое обвинение.

Из разговора с командиром я узнал, что экипаж бомбардировщика не пострадал. Летчик сумел благополучно посадить поврежденную машину на фюзеляж.

Возвращая оружие и документы, Сафонов сказал:

— Получай свое имущество — и в эскадрилью. Я знал, что вернешься, поэтому никому не разрешал летать на твоем самолете. Он ждет тебя».

* * *

...Как только позволили погодные условия, гитлеровское командование обрушило массированные удары по Мурманску, военно-морским базам, аэродромам и береговым зенитным батареям, находившимся в Кольском заливе. На один и тот же объект фашисты совершали налеты по нескольку раз в сутки, малыми и большими группами, в сопровождении истребителей.

Заполярный день 7 июля 1941 года выдался необыкновенно погожим. В эскадрилью Сафонова поступило сообщение о том, что большая группа немецких бомбардировщиков под прикрытием истребителей идет бомбить главную базу флота.

Девятка «ястребков» во главе с Сафоновым стремительно поднялась в воздух на перехват противника. Сафоновская группа шла с набором высоты в сторону солнца. Но вот североморцы обнаружили вражеские машины. Сафонов дал сигнал ведомым. Лобастые И-16 ринулись в атаку.

Завязался жаркий воздушный бой. Непостижимо, как Сафонов умудрялся следить за всеми летчиками. Он руководил их действиями, подбадривал, предупреждал о возникавших опасностях. Несмотря на численное превосходство противника, бой закончился разгромом гитлеровцев — от метких ударов сафоновцев они потеряли десять машин. По возвращении на аэродром Сафонов доложил на КП:

— Задание выполнено. Домой возвратились все!

Это была самая крупная победа эскадрильи Сафонова за две недели.

...14 июля заполярное солнце заливало своими щедрыми лучами сопки и воды Кольского залива. Сафонову было дано весьма сложное задание: шестеркой истребителей прикрыть высадку морского десанта в районе залива Большая Западная Лица. Североморским летчикам предстояло совместно с частями 52-й дивизии остановить наступление 3-й горноегерской дивизии гитлеровцев. Изрядно пришлось потрудиться, каждый из пилотов сделал по нескольку боевых вылетов за сутки, задание было выполнено с высокой оценкой.

Вечером того же дня Борису Сафонову вручили первую боевую награду — орден боевого Красного Знамени.

Главным условием успеха Борис Сафонов считал отличную подготовку материальной часта. Как-то раз он сказал корреспонденту краснофлотской газеты: «Победа в воздухе куется на земле. Я, например, аоловину сбитых мною самолетов отношу за счет своего техника Семенова и механика Колпакова. Сколько бы пробоин ни было в моем самолете после боя, к следующему вылету он неизменно в полной исправности...»

Машины во главе с Сафоновым ушли в воздух на выполнение очередного боевого задания. Кажется, технику Семенову и механику Колпакову можно отдохнуть, но они не уходят, мысленно находясь со своими летчиками. Как там они? Как ведут себя машины?

Наконец маленькие черточки появились над вершинами сопок.

— Наши! Все вернулись! — крикнул кто-то из наблюдавших за горизонтом.

Механики побежали к летной полосе. Первым, как обычно, приземлился командир. Как правило, он садился на три точки «впритирочку», и садился с тем блеском, которого гак долго добиваются молодые летчики. На этот же раз Колпаков заметил какую-то странность в посадке Сафонова. Его машина села с креном в на одно колесо.

Командир, как всегда улыбаясь, подмигнул механику, встретившему самолет, и большим пальцем левой руки чиркнул два креста по борту своего истребителя. «Уничтожил двух фашистов», — понял Колпаков.

— Ура!!! — закричал механик, размахивая руками. Но и радость за командира не могла погасить беспокойства: почему он так неточно посадил самолет? Механик стал осматривать машину. Так и есть! Множество пробоин... Обшивка на элеронах свисает клочьями. Видно, опять командир штурмовал вражеские войска на бреющем полете!

Семенов обнаруживает, что тяга управления рулями высоты почти совсем перебита. Так вот отчего у Сафонова была такая посадка!

Коваленко кивком головы указал на повреждение.

— Ведь на честном слове держалась!

— Ну-ну! Не запугивай! Быть этого не может! — возразил Сафонов. Он-то хорошо знал, чем это могло кончиться для него.

На следующий день машина была в полном порядке. Рано утром в капонире появился Сафонов.

— Ну а теперь приказываю вам идти спать! Впереди у нас еще много работы, набирайтесь сил.

* * *

Правой рукой Сафонова был комиссар эскадрильи Петр Редков. Так уж получилось, что сразу между этими людьми возникли взаимная симпатия и привязанность. Познакомились они 27 июня 1941 года, когда старший политрук Редков прибыл в эскадрилью для дальнейшего прохождения службы. Сафонов заинтересовался комиссаром, его прошлой службой. Узнав, что Редков служил в авиации Балтийского флота техником самолета и техником звена, командир эскадрильи оживился:

— Тебя к нам прислало само небо! — воскликнул он. — В эскадрилье собралось очень много самолетов, поступивших к нам из других частей на доукомплектование. Их нужно побыстрее собрать и отремонтировать. Наш технический состав достаточно опытен, но ему нужен руководитель. Знания у тебя есть, а раз ты комиссар, то полагаю, что организаторскими способностями должен обладать... Как, комиссар, займешься сборкой?

А через день довелось Редкову испытать крещение огнем и заодно наблюдать своего командира в бою. После полудня 36 фашистских бомбардировщиков Ю-88 в сопровождении 18 истребителей Ме-109 пытались нанести удар но аэродромам авиации североморцев. Самолеты Сафонова, только что возвратившиеся с задания, готовились к повторному вылету — их заправляли горючим и боекомплектами. В этот момент несколько «юнкерсов» прорвались к аэродрому Сафонова. Заметив подходившие вражеские машины, Сафонов схватил ручной пулемет и залег между валунами. По первому же фашисту, пикировавшему на аэродром, командир эскадрильи открыл огонь. Сверкающая трасса заставила пилота «юнкерса» преждевременно освободиться от бомб, после чего он пошел с разворотом на запад.

Заметив, что от «юнкерса» отделились бомбы, Редков подбежал к Сафонову и, схватив его за плечи, крикнул:

— Ложись, командир!

Легли вовремя. Разорвавшаяся поблизости бомба засыпала Сафонова и Редкова песком и мелкими осколками камней. Как только рассеялись столбы дыма и пыли, Сафонов выбежал из-за валунов, на ходу передал пулемет Редкову и направился к своему истребителю, у которого хлопотал техник Семенов.

— Товарищ старший лейтенант, самолет в полной исправности! К вылету готов!

— Очень хорошо! Побыстрее парашют!

Семенов помог командиру быстро надеть и застегнуть карабины подвесной системы парашюта, когда к ним подбежал

Редков:

— Командир! Опасно! Они тебя могут стукнуть на взлете!

— Ерунда! — Сафонов взмахнул рукой. Он о себе тогда не думал.

Истребитель Сафонова и с ним еще три И-16 прямо со стоянки с оглушительным ревом пошли на взлет. Четверка истребителей набирала высоту, преследуя противника. На высоте около двух тысяч метров заметили четверку истребителей соседней части, ведущую неравный бой с гитлеровцами. Сафоновская четверка со стороны солнца свалилась на вражеские машины. Деморализованные внезапной атакой, фашисты стали выходить из боя, потеряв при этом два «юнкерса» и три Ме-109.

Вот как рассказывал об этом бое над линией фронта секретарь Мурманского обкома партии М. И. Старостин:

«...Бойцы услышали в небе гул множества моторов, затем через несколько секунд послышалась пушечно-пулеметная стрельба. Все выскочили из укреплений, смотрят в небо, плотно закрытое облаками, и... ничего не могут понять. Что происходит над ними? Потом увидели такую картину: из облаков, кувыркаясь, падает один горящий «юнкерс», другой, третий, четвертый... Это было потрясающее зрелище! Сбитые машины бойцы связали с боевыми делами сафоновцев, и здесь они не ошиблись».

В гот день сафоновские истребители были подняты по тревоге. Вначале они прошлись над линией фронта, но вражеских самолетов обнаружить не удалось. Тогда Сафонов решил выйти за облачность. Плотным строем семерка врезалась в облака — это был сложный маневр, требовавший от каждого летчика большого мастерства, напряжения и спокойствия. Именно эти качества прививал Сафонов своим летчикам в учебной эскадрилье накануне войны. Вероятно, не один из них вспомнил трудное время сафоновской учебы, когда он поднимал в воздух несколько машин и, не давая ведомым отрываться, заставлял их повторять все, что делал сам. А угнаться за ним было трудно. Он ни минуты не летел по прямой. То шел на небольшой высоте, лавируя между сопками, то, взмывая вверх, обходил облако, делал петли, то, точно заметив кого-то, бросал свою машину в стремительное пикирование. И добился своего: ведомые научились не отрываться от него ни на метр, чувствуя малейший маневр своего командира. Так же уверенно они себя чувствовали и в облаках, и в боевой обстановке — это здорово пригодилось.

В тот день за облаками Сафонов первым обнаружил девятку «юнкерсов», в стороне от них шла девятка истребителей прикрытия. Качнув крылом, Сафонов повел свою семерку на

бомбардировщиков. Атака удалась — стремительная и точная, она увенчалась успехом. Фашисты лишились шестерых «бомберов», два из них сбил Сафонов. Истребители прикрытия, ошеломленные действием толстолобых И-16, сочли для себя благом убраться восвояси.

В каждом бою количественному превосходству врага Сафонов противопоставлял боевое мастерство, гибкую тактику, отвагу, моральное превосходство своих летчиков.

Однажды в районе аэродрома был сбит фашистский истребитель Ме-109. Сафонов заинтересовался чужой машиной. Вначале осмотрел его, затем сел в кабину, примерился к ручке управления, ножным педалям, осмотрелся:

— Понятно. С хвоста «сто девятый» слепой. Плексиглас задней стороны фонаря никуда не годится. Так вот почему на них фашисты летают «змейкой» — это для того, чтобы улучшить обзор задней полусферы.

Из своих наблюдений Сафонов немедленно сделал практические выводы, которые были доведены до всех летчиков. Сафонов первым сформулировал основной закон боя истребителя: длинная дистанция — короткая очередь, короткая дистанция — длинная очередь.

Личная дисциплинированность, аккуратность и точность были второй натурой Сафонова. Как-то один из молодых летчиков, возвращаясь с задания, сделал над аэродромом ряд замысловатых фигур и чуть не разбился. Сафонов тут же, в присутствии всех летчиков, задал ему вопрос:

— Вы взяли эти фигуры из «Наставления по воздушно-стрелковой подготовке» или «Боевого устава истребителей»?

— Нет.

— Может быть, вы считаете эти фигуры нужными для воздушного боя?

— Нет.

— Тогда для чего же вы их делали? Если у вас много энергии, то приберегите ее для боя. Сегодня вы показали не свое мастерство, а свою недисциплинированность, склонность к ненужному риску и лихачество. Стыдно советскому летчику так вести себя в воздухе...

Летчик краснел и бледнел. Выговор любимого командира, сделанный еще в присутствии всех, был для него больнее любого наказания. Больше он никогда не нарушал дисциплину в воздухе.

Сафонов частенько говорил, что летчик-истребитель должен драться с горячим сердцем и холодной головой, быть смелым и осмотрительным... Как-то после выполнения очередного задания летчик Животовский доложил Сафонову:

— Вел воздушный бой с Ме-109, выпустил несколько очередей с дистанции 350-300 метров. «Мессер» пошел к земле со снижением. Предполагаю, что сбил его. На моей машине восемь пробоин.

— Что ж, посмотрим на ваш самолет.

Вместе с летчиком Сафонов внимательно осмотрел истребитель, проявляя повышенный интерес к пробоинам:

— Я уже не раз говорил вам: в воздухе надо быть не только смелым, но осмотрительным. А вы по-прежнему неправильно распределяете свое внимание по секторам. Вот посмотрите, все пробоины находятся со стороны задней полусферы. Значит, «мессершмитт» побывал у вас под хвостом, и только по счастливой случайности вы не стали покойником. А благополучное возвращение с такими пробоинами — это заслуга не ваша, а вашей машины. Так воевать нельзя!

И не было боя, в котором бы летчики лишний раз не убеждались в правоте своего командира. Не так много прошло времени, а летчики уже переняли сафоновский стиль борьбы в воздухе. Бить врага по-сафоновски означало — драться отважно и осмотрительно, открывать огонь по врагу с дистанции 70-100 метров.

Шел второй месяц войны. Морские летчики-истребители сутками искали в небе и уничтожали противника. В редкие минуты затишья они отдыхали. В землянке на берегу маленькой речушки с необыкновенно прозрачной водой уютно. Сафонов с Редковым режутся в шахматы — редко бывает, чтобы можно было так спокойно посидеть. Но и ломая головы над сложными вариантами шахматной игры, они ни на минуту не забывали о реальной опасности. Телефонный звонок, партия прервана на неопределенное время: на подходах к аэродрому обнаружена группа фашистских самолетов.

Сафонов выпускает ракету, и, пока та описывает дугу, истребители, оставляя клубы пыли, уже выруливают на старт. Гитлеровцы пытались уклониться от боя, но сафоновцы отрезали им все пути для отхода. Сафонов с дистанции 50-70 метров выпустил три очереди по Хе-111. Тот вспыхнул и упал в сопки. После этого командир эскадрильи вышел в атаку на «мессершмитта», который принял вызов и начал стрелять с дистанции 400 метров. Сафонов сократил эту дистанцию вдвое и ударил по фашисту из пулеметов и пушки. «Мессер» пытался было удрать, но в горячке боя забылся, что высота небольшая, и врезался в сопку. Это был одиннадцатый стервятник, уничтоженный Борисом Сафоновым.

Борис Сафонов постоянно изыскивал возможности, чтобы

сократить время вылета по тревоге. Чтобы быстрее надевать парашют, командир эскадрильи повесил его на березке вблизи капонира таким образом, что требовались считанные секунды, и он оказывался на плечах с застегнутыми карабинами. Для быстроты застегивания шлема Сафонов срезал с него пряжки, вместо которых пришил кнопки от парашютной сумки.

— Видишь, как сделал? — показал свое изобретение Сафонов другу Коваленко.

— Что сделал? — не понял его Коваленко.

— А! Дай-ка мне шлем!

Александр протянул Сафонову свой шлем.

— Какой он у тебя старый! — произнес Сафонов в ловким движением срезал пряжки.

— Так ведь хороший же еще был! Зачем было его портить? — с досадой произнес Коваленко.

— На тебе вот кнопки. Пришей. А потом посмотришь...

— Зачем мне кнопки?

— А сколько времени ты тратил, застегивая эти пряжки? — вполне серьезно спросил Сафонов. Коваленко и присутствующий при этом комиссар Редков переглянулись. Никто из них никогда не задумывался над этим.

— Ну, наверное, секунд сорок — сорок пять!

— А теперь будешь застегивать в пять секунд. Выигрыш во времени больше чем полминуты. Этого вполне достаточно, чтобы атаковать противника и уничтожить или не допустить его к объекту. Так-то!

Довод командира был весьма внушительным, и на следующий день летчики эскадрильи Сафонова застегивали свои шлемы на кнопки.

Сафонов стал известен не только Северному флоту, но он всегда оставался скромен. Никогда не говорил о своих личных победах. А если уж приходилось рассказывать о проведенных боях и операциях, то говорил: «мы полетели», «мы прикрывали», «мы сбили», всегда при этом подчеркивая заслуги своих товарищей по оружию.

...Над расположением наших наземных войск стала появляться «рама», так частенько называли самолет-разведчик «Фокке-Вульф-189» за своеобразное двухфюзеляжное тело с перемычками у кабины летчика и стабилизатора. Несмотря на сравнительно небольшую скорость, этот самолет обладал хорошей маневренностью и вооружением, и сбить его было не такой уж простой задачей. Получив задание сбить вражеского разведчика, Сафонов решил взять с собой молодого пилота Николая Бокия. Командир эскадрильи хотел проверить его перед

тем, как самостоятельно допустить до участия в боевых схватках:

— Не спеши, будь внимательным, смотри за противником и за окружающей обстановкой. В бою действуй самостоятельно. Я твой ведомый и прикрываю тебя. В случае успеха полет будем считать зачетным.

...Подлетая к нашим позициям, Бокий обнаружил вражеского разведчика, кружившего на высоте 1500 метров. Выше его находились два «мессера» прикрытия.

Бокий показал Сафонову и «раму» и «мессеров». Убедившись, что командир тоже видит противника, Николай немедленно устремился в атаку на разведчика.

На Бокия сразу же навалились «мессеры». Сафонов сделал правый боковой разворот и вышел в лобовую. Почувствовав серьезного противника, «мессеры» отошли в сторону, а Бокий продолжал нападать на «раму».

Фашист, видимо, был не из новичков — он искусно маневрировал и отстреливался. С третьей атаки Бокий заставил замолчать пулемет фашистского стрелка, после чего короткими очередями поджег «раму». На глазах пилотов «мессеров» прикрытия она, объятая пламенем, свалилась на сопки. Бокий подвергся атаке «мессеров», разъяренных потерей разведчика. Он с ходу пошел в атаку на ведущего фашиста, а Сафонов, бросив свой истребитель в крутое пике, с ходу короткой очередью прошил ведомого. «Мессер» вошел в глубокую спираль, закончившуюся в сопках неподалеку от «рамы». Ошеломленный таким исходом дела, уцелевший фашист бросился наутек.

Бокий при докладе Сафонову о выполнении задания виноватым голосом произнес:

— Весь боекомплект израсходовал...

Вместо укора за допущенные в бою промахи командир крепко пожал Николаю руку и поздравил с победой. Так был сдан Николаем Бокием экзамен на зрелость.

Частенько обучение молодых летчиков Сафонов проводил непосредственно в боях. Товарищи Сафонова нередко недоумевали: зачем он с собой в качестве ведомого берет необстрелянного юнца? Разве можно рассчитывать на такое прикрытие в бою?

У Сафонова на этот счет было свое мнение. Как правило, самолет противника он сбивал с первой атаки. Но когда за ним шел неопытный летчик, Сафонов стремился только «подранить» противника, а затем командовал по радио:

— Выходите вперед! Теперь вы командир, а я ведомый. Видели, как я его стукнул? Вот и повторите. Бейте по другому мотору...

Получив такой приказ, молодой летчик преображался. Ему хотелось быть таким, как и его командир. Вражеский пилот маневрировал, рассчитывая уйти, а пилоту казалось, что враг от него уйдет раньше, чем он по нему успеет выпустить хотя бы одну очередь. Волнуясь, летчик открывал огонь и, конечно, впустую жег боекомплект.

Тогда в эфире раздавался спокойный голос Сафонова:

— Ну кто же так стреляет? Разве я так вас учил? Спокойно, не спешите. Так. Так, подойдите к нему поближе... А теперь бейте! Короткими очередями, прицельно. Хорошо, хорошо. За себя не беспокойтесь, я вас прикрываю...

Летчик успокаивался, послушно выполняя все рекомендации Сафонова, добивал вражескую машину.

После посадки Сафонов отдавал распоряжение начальнику штаба:

— Сбитый самолет записать на боевой счет ведомому.

А сколько было таких распоряжений? Знают об этом только сафоновцы...

Характерным для Сафонова было то, что он не терпел штампов. В каждый бой он стремился внести что-то новое. Творческое отношение к воздушному бою он прививал и своим летчикам.

Довелось ему однажды вести группу из пяти машин на перехват вражеских бомбардировщиков, которые собирались сделать налет на наши передовые позиции. Сафонов после взлета повел ведомых в море, где группа набрала высоту три тысячи метров. Летчики четко выдерживали боевые порядки. Выведя группу точно в заданный район, советские летчики заметили более двух десятков вражеских бомбардировщиков. Создалось очень выгодное положение для атаки. Однако Сафонов не спешил отдавать соответствующую команду. И здесь, всматриваясь в небо, он обнаружил большую группу вражеских истребителей прикрытия. По скромным подсчетам Сафонова, л воздухе находилось в общей сложности около 40 машин гитлеровцев.

Решение созрело молниеносно. Сафонов повел свою пятерку в сторону солнца. Теперь она стала невидимой для противника. Сафоновцы перестроились, сделали резкий поворот и клином пошли на сближение с бомбардировщиками.

«Первый удар должен быть результативным и ошеломляющим, так, чтобы можно было успеть сделать и второй заход. Истребители, пожалуй, не смогут нам помешать. Главное — сбить бомбардировщиков с курса и не дать им возможности отбомбиться по цели», — подумал Сафонов.

Советским летчикам удалось скрытно подойти к фашистским

машинам на дистанцию порядка 300-400 метров. Пальцы летчиков-истребителей уже готовы были нажать на гашетки... Лишь усилием воли они сдерживали себя. Бить нужно было только с предельно короткой дистанции и по уязвимым местам. Теперь время!!! Почти одновременно заговорили пушки и пулеметы североморцев, и три фашистских «бомбера» охвачены языками пламени. Хорошо! Туполобые «ишачки» сразу же перестроились для повторной атаки. Сафонов сбивает еще одного стервятника. «Юнкерсы», заметавшись в панике, стали бросать бомбы куда попало и поворачивать обратно. Боевую задачу им выполнить не удалось.

Наблюдавший за обстановкой Александр Коваленко дал сигнал о приближении «мессеров» прикрытия. Собрав своих летчиков в кулак, Сафонов повел их в лобовую атаку. От неожиданности фашисты сломали свой строй, но, увидев, что их атакуют всего лишь пять краснозвездных машин, охватили сафоновцев железным кольцом. Советские истребители, в свою очередь, сомкнулись в карусель, которую фашисты не могли разорвать, несмотря на все свои усилия. Более того, отражая атаки «мессеров», сафоновцы сбили еще одного стервятника, доведя счет сбитых машин до пяти. Обескураженные таким поворотом дела, гитлеровцы предпочли покинуть поле боя.

Наступил август. Боевой счет эскадрильи Сафонова продолжал возрастать. Закаленные в боях истребители наводили на фашистов ужас. Тогда Гитлер направил в Заполярье своих асов, имевших солидный боевой опыт. Они привыкли бомбить мирные города в Польше, Франции, Греции и Норвегии и считали, что и на советской земле смогут так же безнаказанно бесчинствовать.

В первых числах августа, ночью, умело маскируясь в облаках, пробирались гитлеровские бомбардировщики к аэродрому, где их встретила эскадрилья Сафонова. Командир эскадрильи с ходу врезался в строй «юнкерсов» и развалил его. Затем Сафонов атаковал ведущего фашиста, который ожесточенно отбивался, но в конце концов был сбит несколькими меткими очередями. Увидев гибель ведущего, остальные асы пытались спастись бегством, потеряв при этом еще несколько машин.

Бытует в русском народе меткое выражение: «Битому не спится!» Что верно, то верно! На следующий день очередная армада фашистских стервятников снова шла на Мурманск. Из-за пустынных сопок им навстречу снова поднялась пятерка «ишачков», ведомая старшим лейтенантом Сафоновым. Фашисты вначале самонадеянно не придали этому какого-либо значения. Разве осмелятся пять самолетов не только вступить в бой, но даже

подойти к такой армаде?

Но через минуту случилось именно то, чего не предполагали гитлеровцы: пятерка советских истребителей бросилась в стремительную лобовую атаку! Снова расстроены вражеские ряды...

За Сафоновым устремились два гитлеровских «мессера», затем из облаков вынырнул третий и стал заходить в хвост к И-16 командира эскадрильи. В этот момент Сафонов предупредил своего ведомого, чтобы тот не следовал за ним. Самолет командира эскадрильи стал имитировать паническое бегство. Фашист раззадорился погоней за «ишачком» и в азарте потерял бдительность. Резко убрав газ, Сафонов позволил «мессеру» проскочить мимо себя. Поймать фашиста в прицел и всадить в него добрую очередь было для Сафонова делом техники, давно им отработанной до совершенства. Фашистский самолет вспыхнул и рухнул на скалистые сопки.

Сафоновцы, атакуя с разных направлений и свободно маневрируя в гуще фашистской армады, сумели сбить в этом бою семь вражеских машин.

Так день за днем в ожесточенных схватках мужали сафоновцы, на знамени которых впоследствии появится имя их славного командира.

Итоги первых дней августовских боев привели в ярость гитлеровское командование. И в ночь с 8 на 9 августа фашисты снова предприняли массированный налет на район Мурманска. И этот налет закончился для них так же плачевно — пять машин кострами горели на негостеприимной для них земле Севера. В конце дня подвели итоги: в воздушных боях истребителями было сбито 13 из 60 вражеских машин. О результатах этого воздушного боя скупые строки сводки Совинформбюро от 11 августа сообщали: «Попытка крупнейшего за время войны налета фашистских самолетов на район Мурманска скандально провалилась. Советская авиация потеряла один самолет. В два наших истребителя попали осколки вражеских снарядов, но самолеты были снова отремонтированы и через некоторое время вновь поднялись в воздух. Наши самолеты, взяв с самого начала боя инициативу в свои руки, не выпускали ее до полного разгрома немцев».

Успех сафоновцев был в значительной степени обусловлен заботами командира и комиссара эскадрильи, все время работавшими над тем, чтобы еще больше обогатить боевой опыт летчиков эскадрильи. Они находили время для занятий с летчиками и техниками, изучали немецкие самолеты и рассказывали о наиболее уязвимых местах вражеских машин.

В одном из воздушных боев рядом с аэродромом был сбит Ме-110. Сафонов приказал, чтобы с него сняли броню и притащили в тир. В перерывах между боями летчики стреляли по броне фашиста из своих пулеметов с различных дистанций под разными углами. Все это командир эскадрильи делал для того, чтобы летчики наглядно, на практике убедились, как лучше можно уничтожать такие самолеты.

Великолепный воздушный боец, Сафонов старался по мере возможности прививать своим летчикам навыки ведения группового боя. Летчики, пусть даже отлично подготовленные, по выражению Сафонова, уподобляются растопыренной ладони, если они не знают группового боя. Те же пилоты, кто владеет этим методом подобны кулаку, которым можно нанести сильный удар без угрозы повредить пальцы. Как воевали летчики Сафонова в группе, наглядно показывает один из сентябрьских вылетов эскадрильи на перехват очередного налета фашистов на Мурманск.

По тревоге эскадрилья стремительно вырулила на старт и ушла с набором высоты в сторону фронта. Каждый летчик знал свое место в строю, свой сектор наблюдения. Истребители шли под нижней кромкой облаков. Пройдя над Мурманском, Сафонов обнаружил вспышки наших зенитных батарей: все ясно, фашисты где-то рядом. Легким покачиванием крыльев Сафонов привлек внимание ведомых. Истребители прибавили обороты двигателям и стали пробивать облачность, выйдя из которой сразу обнаружили фашистов. По разработанному заранее плану Сафонов со своей группой пошел в стремительную атаку на бомбардировщиков, а группа Александра Коваленко связала боем истребителей противника.

В первой же атаке под ударами первой группы на землю свалились четыре «юнкерса», остальные беспорядочно сбросили бомбы и пустились в бегство. Сафонов доволен успехом дела. Теперь предстоял еще один бой: в разрыве облаков Сафонов обнаружил другую вражескую армаду, впереди которой шли истребители прикрытия. Внезапность удара — залог успеха — Сафонов всегда следовал этому правилу. Не было исключения и на этот раз. Легкое покачивание крыльями, и североморцы снова разделились на две группы. Группа Коваленко снова навязала бой «мессершмиттам», а группа Сафонова атаковала «юнкерсы». Внезапная атака сафоновцев сорвала гитлеровские планы: им так и не удалось нанести удар по Мурманску, более того, на земле прибавились костры еще от трех «юнкерсов» и двух «мессершмиттов».

Вот как писал Сафонов о своей эскадрилье во флотской

газете: «Говорят, что нашей эскадрилье везет. Действительно, за первые три месяца войны мы сбили сорок восемь вражеских самолетов. Наши потери по сравнению с потерями противника весьма незначительны. Но дело тут, конечно, не в военном «счастье». С нашей первоклассной техникой и на наших машинах, придерживаясь тактики смелых и внезапных ударов, всегда можно добиться победы. Я применяю в бою обычно такие приемы: строго захожу в хвост вражескому самолету и не открываю огня до тех пор, пока не сближусь с ним до 100 метров, то есть наверняка знаю, что посланные мною пули не пропадут даром. В бою внимательно наблюдаю за своим товарищем, чтобы прийти ему на помощь в трудную минуту...

Взаимодействие между звеньями, слаженность в бою имеют решающее значение. Когда мое ведущее звено врезается в строй бомбардировщиков, мы абсолютно спокойны: если нас пытаются атаковать вражеские истребители, то звено Коваленко не допустит этого. Поэтому так в получается, что на мою долю в основном приходятся сбитые вражеские бомбардировщики, а на долю Коваленко — истребители».

* * *

Самым напряженным месяцем войны на Севере был сентябрь 1941 года. Чтобы сломить оборону советских войск, гитлеровцы бросили на них всю авиацию, имеющуюся в наличии по всему фронту. Вражеские машины непрерывно висели над передним краем нашей обороны. Среди всего многообразия боев, проведенных истребителями Сафонова, как самые примечательные следует отметить бои, проведенные 15 сентября.

Раннее хмурое утро. Над сопками низко плывут серые облака, моросит дождь. Идет обычная подготовка истребителей к полетам. Эскадрилье поставлено задание: прикрыть свои войска с воздуха. Во главе семерки вылетает Сафонов. При подходе истребителей к линии фронта командир предупредил по радио: «Будьте бдительны! Внизу линия фронта!»

Линия фронта внизу была видна, словно кто-то прочертил на земле огненную черту, в которую сливались многочисленные вспышки орудий и разрывы мин и снарядов. Кто-то из истребителей передал по радио: «Слева, под облаками, «юнкерсы»!» Истребители сразу отвернули в сторону солнца и пошли на сближение с противником. Маневр был выполнен вовремя, фашистские летчики не заметили североморцев.

Сафонов предупредил ведомых, чтобы огонь открывали

только после того, как заметят трассы с его истребителя. С каждой секундой расстояние сокращалось. Ведомые, выбрав цели, ждали, когда будет стрелять самолет командира. Дистанция — сто метров! С сафоновского «ишачка» протянулись огненные шнуры к ближайшему «юнкерсу». После этого открыли стрельбу ведомые, самолет, сбитый Сафоновым, задымил и пошел на снижение. Вслед за ним упали в сопки еще три бомбардировщика.

Оставшиеся бомбардировщики скрылись, но с запада появлялись все новые и новые группы «юнкерсов», рядом шли «мессершмитты» прикрытия. Гитлеровские машины шли выше сафоновцев, и врагов разделял тонкий слой облачности.

«Не дадим фашистам бомбить наши войска», — донеслись до ведомых из эфира слова Сафонова. Пропустив группу прикрытия, североморцы дружно навалились на «юнкерсы». С первой же атаки были подожжены четыре Ю-88, в том числе и ведущий девятки, которого срезал Сафонов.

Атака семерки истребителей явилась неожиданной для гитлеровской группы прикрытия, которая обнаружила их только тогда, когда «юнкерсы» один за другим стали падать с неба. Семерке советских машин противостояло более трех десятков вражеских. Сафонов предоставил возможность своим летчикам драться по способности, то есть каждый из них делал то, что считал нужным. Советские истребители так мелькали среди фашистов, что кто-то из них, видимо послабее нервами, завопил по радио: «Спасайтесь, нас окружили!»

Возвратившись на аэродром, Сафонов, улыбаясь, подводил итоги: «Хорошо поработали: пробомбили немецкими бомбами их же войска, прикрыли своих и сбили по крайней мере пять машин».

Через несколько часов семерке отважных истребителей пришлось вступить в бой с группой противника, в составе которой было 30 бомбардировщиков и 22 истребителя. Сразу же Сафонову удалось сбить ведущего, после чего краснозвездные истребители стали атаковать гитлеровцев с разных направлений, мастерски используя для этого облачность. Фашисты решили, что их атакует неимоверно большое количество советских истребителей. Командующий немецкой группой передал в эфир: «Окружены превосходящими силами русских, нас истребляют!»

И снова фашисты, отправив свой бомбовый груз на голову своих солдат, обратились в бегство. Сафонов и его друзья — А. Коваленко, М. Максимович, П. Семененко, Д. Соколов и З. Сорокин уничтожили еще семь стервятников и возвратились без потерь на свой аэродром.

Убедительные победы сафоновцев в воздухе вызвали такое

замешательство среди гитлеровцев, что командующий 5-м воздушным флотом в Норвегии генерал Штумпф дал указание своим пилотам, чтобы они избегали боя с советскими истребителями во всех случаях, когда на стороне немцев нет численного преимущества.

Следующий день — 16 сентября — был для всех летчиков эскадрильи знаменательным. Из Москвы пришло сообщение, что Советское правительство, отмечая исключительные заслуги и мужество Бориса Феоктистовича Сафонова, присвоило ему звание Героя Советского Союза, а его боевых товарищей наградило боевыми орденами. В части по этому случаю был организован митинг. Со словами приветствия своему командиру выступили летчики, техники и другие авиаспециалисты.

— Под руководством своего командира я сбил семь вражеских самолетов, — взял слово Александр Коваленко. — Капитан Сафонов у нас первый из первых. Он нам на деле, в атаках показал, что победить можно, только наступая. Я всегда учусь у него и стремлюсь следовать его примеру.

Летчик Петр Семененко:

— Не припомню ни одного случая, чтобы фашист, с которым вступил в бой командир, смог уйти целым и невредимым. Много новых, никогда и никем не применявшихся тактических приемов преподал нам Борис Феоктистович. Учил нас внезапному удару, быстроте маневров...

Вспомните, товарищи, какими мы пришли сюда и какими стали теперь.

Взволнованный признанием, уважением товарищей, Сафонов сказал:

— Мне трудно передать словами, какое радостное чувство наполняет меня сейчас. Искренне благодарю партию и Советское правительство за высокую оценку моей боевой деятельности. Мне хочется заверить их в том, что я с новой силой буду бить врага, бить его до тех пор, пока мои руки будут держать штурвал. День, когда мне было присвоено высокое звание Героя Советского Союза, навсегда останется для меня самым светлым днем в жизни. Десятки теплых приветствий получил я от славных товарищей, от командиров и бойцов. Но самые дорогие для меня поздравления ваши, мои славные боевые друзья. Вы участники моих побед над врагом, ваша близость ко мне в бою придавала мне храбрость. Я был уверен, что вы никогда меня не подведете, как не могу подвести вас я. В ответ на ваши приветствия скажу одно: все мои знания, силы и жизнь принадлежат моей Советской Родине. Во славу Родины, за ее честь и свободу с удесятеренной силой буду бить врага до тех пор, пока родная земля не будет

полностью освобождена от фашистской нечисти, пока гитлеровская Германия не будет до конца разгромлена. Никогда не отступали мы перед врагом, и в этом ключ наших боевых удач. Мы не считали врагов, а просто били их. Нас вели в бой ненависть к врагу и высокое сознание, что мы отстаиваем Родину-мать, отстаиваем коммунизм!

И снова вылеты по тревоге... И снова воздушные бои. Горечь утрат. Радость боевых побед. И всегда Сафонов и его боевые товарищи были на высоте во всех смыслах этого слова. О нем и его товарищах узнала вся страна...

Как-то потребовалось оборудовать самолеты подвесными контейнерами для мелких осколочных и зажигательных бомб — такие машины могли бы оказать существенную помощь нашим сухопутным войскам. На складе боепитания не оказалось одной весьма существенной детали, без которой было невозможно выполнить это задание командования. Сафонов вызывает к себе инженера по вооружению Соболевского:

— Борис Львович! Возьмите вездеход и быстренько в город, попросите хорошенько от моего имени директора: пусть помогут, если есть возможность...

К удивлению Соболевского, едва услышав, что он с просьбой от Сафонова, директор тут же распорядился создать бригаду рабочих и дал задание на изготовление по образцу необходимого количества деталей. А ведь время для завода было тяжелейшим: не хватало рабочих рук, необходимого оборудования, электроэнергии... И, несмотря на это, заказ Сафонова был выполнен в минимальные сроки.

В конце сентября в командном пункте Сафонов оказался лицом к лицу с тем попутчиком, который запомнился ему, когда он возвращался из отпуска осенью 1940 года. На рукавах его флотского кителя было четыре золотых полоски подполковника. Их представили друг другу. Борис Григорьевич Чухновский тоже узнал Сафонова:

— Здравствуйте, молодой человек. Оказывается, вы не только изучили историю флота, но и сами вписываете в нее новые страницы. Искренне поздравляю со званием Героя.

— Большое спасибо! — ответил Сафонов, ему было неловко оттого, что тогда, в поезде, он не узнал Чухновского.

— Как видите, я оказался прав. Сафонов — фамилия действительно истребительная!

Уже от командира Сафонов узнал, что первый советский полярный летчик принимает участие в боевых полетах, бомбил скопление живой силы и техники фашистов в Западной Лице и Титовке, летал в воздушную разведку над Баренцевым морем.

Встреча со старым летчиком запомнилась ему надолго.

* * *

...В октябре в Заполярье погода капризна. Частые дожди с холодными, пронизывающими ветрами сменяются хлесткими, колючими зарядами. После непрерывных изнурительных боев эскадрилью капитана Сафонова сняли с боевого дежурства на отдых. Впервые за несколько месяцев войны летчики и технический состав получили возможность провести часы отдыха не под крыльями своих истребителей и в землянках, а как следует — по-домашнему... Командир и комиссар решили в первую очередь организовать для личного состава баню:

— Ты, батя (так Сафонов именовал в глаза своего комиссара), дай заявку на автомашины. Завтра утречком все съездим в баню, а потом уже будем планировать боевую подготовку и отдых.

— Так и сделаем. Только заявку я уже подал. — Отлично, тогда пойдем отдохнем. Остальное продумаем после бани.

После обеда командир и комиссар вместе обсудили план использования короткой передышки. Основное время и внимание решили уделить проведению технической конференции «Об особенностях эксплуатации авиационной техники в зимних условиях» и обмену боевым опытом между пилотами. Короткое время передышки было использовано с максимальной отдачей.

23 октября 1941 года в городе состоялся антифашистский митинг молодежи. Борис Сафонов был его председателем. Свое выступление он закончил так:

— В боевых полетах, в жарких воздушных боях на подступах к нашему городу мы всегда помним о славной молодежи, которая своим стахановским трудом помогает обеспечить победу на поле боя. Нам известен молодой фрезеровщик товарищ Гусаров, работающий на двух станках, дающий по три-четыре нормы. Нам известна и молодая стахановка Нина Очкурова, дополнительно освоившая три станка. Знаем мы о славных делах и других производственников. Всем им хочется от всей души сказать: спасибо за стахановскую помощь фронту. Вы действуете как подлинные борцы против фашизма.

Дорогие друзья, умножайте свои производственные победы! Помните, что этим самым вы приближаете час разгрома озверелых фашистских банд!

* * *

После короткой передышки эскадрилья Сафонова снова приступила к боевой работе.

В один из напряженных дней в эскадрилью прибыла группа молодых летчиков. Встретив новичков, Сафонов пригласил их к себе в землянку, где обстоятельно познакомился и побеседовал с каждым. Разговор с молодежью подходил к концу, когда вошел комиссар.

Познакомившись с прибывшими, Петр Александрович Редков сказал Сафонову:

— Подписан приказ о назначении тебя командиром 78-го полка ВВС СФ, в котором я буду исполнять обязанности комиссара. Приказ будет у нас завтра...

Сафонов на минуту задумался: «По всей вероятности, задача не из легких: нужно воевать эскадрильей и формировать полк». Тишину нарушил комиссар, обращаясь к летчикам:

— Среди вас, товарищи, есть коммунисты?

— Все коммунисты, товарищ комиссар! — дружно ответили прибывшие.

— Повезло нам, командир! Целую партийную организацию прислали!

Через час комиссар занимался устройством молодых летчиков. Надо сказать, что прибывшие очень быстро вписались в дружный коллектив сафоновцев. Став командиром полка, Сафонов по-прежнему много летал на боевые задания, и, как прежде, он брал с собой ведомыми молодых летчиков, у которых на первых порах не все было гладко.

В полку долго говорили о случае, который произошел со старшим лейтенантом Реутовым. К нему командир полка относился с особой симпатией. Впрочем, этого летчика за храбрость и скромность любили все. Во время одной, особенно яростной бомбежки Реутов прибежал на стоянку, поднял на плечо тяжелый хвост самолета и, задыхаясь от напряжения, перекатил машину в капонир. Через несколько минут там, где только что стоял его истребитель, разорвалась фугасная бомба. Но вот после очередного боя командир сделал ему замечание:

— Опять с большого расстояния дали длинную очередь и промазали. Как видите, вы не использовали своих возможностей, и враг ушел невредимым. С сегодняшнего дня будете моим ведомым...

Среди летчиков прошел шумок одобрения. Каждый из них в душе завидовал Реутову. В полку не было такого пилота, который бы не посчитал за честь стать ведомым этого выдающегося мастера огня и маневра.

Наступал новый фронтовой день. Реутов пришел на стоянку

еще до рассвета.

Вскоре раздался сигнал боевой тревоги. Посты воздушного наблюдения сообщили о появлении на большой высоте вражеского разведчика. На перехват вылетели командир полка и его новый ведомый.

Зная повадки врага, Сафонов с Реутовым набрали высоту несколько в стороне от маршрута разведчика. Ждать пришлось недолго. Под ними появился грязно-серый двухмоторный самолет с черными крестами на крыльях. Это был «Юнкерс-88». Он шел ровно, не меняя курса и скорости. Значит, не видел наших истребителей.

— Товарищ старший лейтенант, выходите вперед! Атакуйте! Я вас прикрываю! — приказал Сафонов.

С волнением новичка Реутов энергично отжал ручку от себя и одновременно двинул вперед до отказа сектор газа. Истребитель ринулся с высоты, развивая скорость. Брызнули две трассы пуль — и обе прошли мимо цели: одна выше, другая ниже.

— Ну разве так стреляют? — спокойно сказал по радио Сафонов, увидев, как напуганный внезапной атакой фашистский летчик пытается удрать, а его воздушный стрелок уже хлещет пулеметными очередями.

Самолет Сафонова вырвался вперед и, слегка перемещаясь из стороны в сторону, повис за хвостом «юнкерса» в необстреливаемом секторе.

— Смотрите, как надо! — услышал Дмитрий по радио голос командира. — Дальность пятьдесят метров, даю короткую очередь, бью по кабине стрелка. Наблюдайте!

Это была поистине снайперская стрельба! Вражеский пулемет сразу же захлебнулся, его ствол вздернулся вверх и замер.

Приблизившись еще больше к хвосту «юнкерса», Сафонов продолжал давать пояснения, словно это было не в бою, а в зоне учебных стрельб.

Выпустив по кабине стрелка еще одну короткую очередь для гарантии (стрелки иногда притворялись убитыми, чтобы потом в решающий момент бить наверняка), Сафонов ударил по левому мотору разведчика. Он загорелся.

Сбить пламя вражескому летчику не удалось — за самолетом потянулся густой черный дым.

— Ну а теперь выходите вперед вы, — приказал Сафонов ведомому. — И повторите все, что я вам сейчас показывал.

Командир отвалил от «юнкерса», а ведомый занял его место.

— Хорошо! — одобрил Сафонов действия Реутова. — Но не надо спешить... Слишком длинная очередь. Расходуйте на каждую не больше трех-четырех патронов. Поняли?

— Понял!

— Теперь бейте по правому мотору.

Реутов чуть-чуть довернул самолет и открыл огонь.

На этот раз две короткие очереди угодили в цель. Вспыхнул и правый мотор «юнкерса».

— Совсем другое дело! — удовлетворенно сказал Сафонов.

В следующий раз Реутов вел бой намного уверенней и энергичней. Командир предоставил ему возможность один на один расправиться с фашистским самолетом. Подбитый «юнкерс» приземлился на нашей территории. Его экипаж пытался убежать в сопки. Сафонов и Реутов встали в круг и произвели одну за другой несколько атак. Фашисты были прижаты ко льду. Летчики до тех пор кружили над озером, пока не показались наши лыжники.

Гитлеровцы с поднятыми руками пошли им навстречу.

Вечером из штаба флота сообщили: «Захвачен в плен экипаж сбитого самолета и группа диверсантов-разведчиков».

Так после совместных полетов с Сафоновым летчик Реутов стал настоящим истребителем, как и все летчики Сафонова.

* * *

Еще в сентябре на аэродроме, где находилась эскадрилья Сафонова, обосновались английские истребители. Англичане прилетели с авианосца, чтобы усилить истребительное прикрытие конвоев. Их авиационная группа получила кодовое название «Бенедикт».

Сафоновцы гостеприимно встретили союзников. Им отдали лучшие помещения для жилья, создали максимум возможных удобств для технического обслуживания полетов, делились боевым опытом. В сопровождении североморцев англичане начали ознакомительные полеты на театре.

Более месяца английские летчики вместе с североморцами выполняли боевые задачи: патрулировали в воздухе, дрались с общим врагом, прикрывая союзные конвои! Но немного было подобных вылетов. Не сразу родилось и взаимопонимание, вызывавшееся интересами совместной борьбы.

В первый же день появления союзников капитан Б. Ф. Сафонов со своими сослуживцами зашел на стоянку «Харрикейнов». Их встретил командир английской эскадры майор Э. Миллер. Состоялось знакомство. Сафонов попросил Миллера показать свою машину. Тот ответил:

— О, «Харрикейн» — машина сложная. У нас только опытные

летчики укрощают ее.

После осмотра машины Сафонов сказал, что машина ему понравилась и он не прочь ее изучить. Англичанин согласился.

На следующий день командиры двух союзных эскадрилий, ползая под самолетом и карабкаясь на стремянки, как заправские техники-мотористы, облазили всю миллеровскую машину. К переводчику они почти не обращались — опытные истребители понимали друг друга без слов, по малейшему жесту, мимике. Потом Сафонов забрался в кабину и стал задавать вопросы. Миллер вместе с переводчиком, стоя на плоскости, подробнейшим образом объяснил действие всех агрегатов и приборов. Советский летчик слушал, не перебивая и не переспрашивая. Когда Миллер закончил объяснения, Сафонов попросил переводчика:

— Скажите майору, что я прошу его проверить, все ли я правильно понял.

Майор удивленно вскинул брови и тут же устроил самый настоящий экзамен. Сафонов неторопливо давал объяснения и по лицу англичанина видел, что тот поражен его правильными ответами.

— Передайте мистеру Сафонову, — сказал англичанин переводчику, — что он может спокойно вылетать на «Харрикейне».

Сафонову показалось, что такая высокая оценка его знаний — это просто любезность командира английской эскадрильи. Он попросил спрашивать его более придирчиво. Миллер пожал плечами и, видимо обидевшись, сказал переводчику:

— Скажите мистеру Сафонову: лучше знать самолет «Харрикейн» нельзя. Если он моему экзамену не доверяет, пусть сам проверит свои знания на практике. Моя машина к его услугам!

Сафонов первым на Северном флоте вылетел на «Харрикейне», а спустя десять дней новую машину освоили все его летчики. В ходе боевой работы постепенно складывались добрососедские отношения. Сафоновцы встречались с англичанами не только перед вылетами на совместные задания, но и в свободные часы. На снежном пятачке разыгрывались настоящие футбольные баталии. Довольные, сняв нервное напряжение, расходились пилоты, чтобы с рассветом снова уйти в полет.

Однажды только что вернувшийся из боя Сафонов собрал свою группу для разбора. В это время над горизонтом показались девять точек, постепенно обретающие очертания самолетов, «Мессеры»!

Сафоновцы кинулись к своим машинам. Но навстречу стервятникам из-за сопки уже вынырнула восьмерка «Харрикейнов». Очереди трассирующих пуль ножами заполосовали небо. Треск пулеметов эхом отдавался в сопках. Сафонов внимательно следил за ходом боя. От его глаз не ускользнуло, что один из «Харрикейнов» удачно сманеврировал и сел «мессеру» на хвост. Тот опрокинулся, вошел в штопор и врезался в сопки. Остальные поспешили отойти в облачность. Налет был отбит. Англичане пошли на посадку.

Вечером, встретившись с английскими летчиками, Сафонов узнал имя героя дня. Им был сержант Ч. Хоу. Когда Сафонов поздравил его с победой, у молодого летчика засияли глаза. Смущенно он повторял одну и ту же фразу. Переводчик пояснил:

— На Западе летчику, сбившему пять самолетов, присваивают звание «ас». Хоу очень доволен, что его поздравил с победой русский трижды ас.

Будучи в какой-то степени доволен «Харрикейном», Сафонов довольно критически относился к вооружению этой машины. Оно состояло из 12-14 пулеметов «браунинг» калибра 7,62 мм, которые частенько отказывали. Чаще всего пулеметы умолкали после двух-трех очередей. Кроме того, небольшой калибр не обеспечивал поражение жизненных агрегатов и кабин экипажей гитлеровских машин, защищенных броней.

Тщательно проанализировав летные характеристики «Харрикейна», Сафонов решил заменить «браунинги» на отечественные пушки и крупнокалиберные пулеметы. О своем решении он доложил командующему ВВС Северного флота генерал-майору авиации А. А. Кузнецову Прослушав Сафонова, командующий флотом был поражен его знанием иностранной техники и своего вооружения. Командующий разрешил Сафонову провести необходимые эксперименты с перевооружением «Харрикейна». Непосредственное выполнение этой задачи Сафонов поручил оружейникам полка во главе с воентехником 1-го ранга Соболевским...

В один из нелетных дней Соболевского вызвал к телефону командир полка:

— Соболевский! Как вы себя чувствуете? Хорошо! Замечательно!.. Какой длины у вас шаг?

Инженер знал, что Сафонов любил и умел шутить, но на этот раз юмора не понял и ответил:

— Примерно метр двадцать. Ведь ноги у меня длинные!

— Так вот, быстренько ко мне на КП!

Среднего роста, плотно сложенный Сафонов повернул к вошедшему свое красивое открытое лицо.

— А-а, товарищ Соболевский! Рад вас видеть! Может быть, вы мне ответите, почему вчера в третьей эскадрилье пулемет не стрелял? Летчик атакует фашиста, а у него пулемет молчит! Всыплю я вам за это, точно всыплю... А сейчас садитесь. Ответьте на вопрос: сколько времени вам нужно, чтобы установить на самолеты «Харрикейн» наши крупнокалиберные пулеметы?

— Откровенно говоря, не знаю, товарищ майор. Это будет очень сложно. Да и где мы достанем материалы и оружие?

— Об этом не беспокойтесь. Обеспечение беру на себя. Соболевскому стало ясно, что командир уже все продумал в деталях.

— Вначале попробуйте усилить вооружение на моей машине. Каким образом это лучше сделать?

Когда совместно они наметили весь необходимый объем работ, Сафонов добавил:

— Еще одна просьба, Соболевский, чтобы все вооружение стреляло от одной кнопки и не приходилось тыкаться по разным углам во время боя.

— Это, пожалуй, труднее всего, товарищ майор...

— На то вы и инженер. Стоит вам хорошенько подумать, и все получится. И учтите — как можно больше боекомплекта. Используйте каждый свободный сантиметр, но сделайте патронные ящики повместительнее. Если сделаете добротно — расцелую. Сколько дней на это нужно?

— Дней двадцать потребуется.

Сафонов схватился за голову:

— Это ужасно долго! Подумайте, чтобы сократить сроки.

Через сутки Сафонов звонил Соболевскому:

— Ну, как дела? Скоро ли закончите установку вооружения?

— Да что вы, товарищ командир? Это же просто немыслимо! Когда могли мы это сделать?

— Ну ладно, ладно! Действуйте дальше. Не надо ли еще чего?

И так ежедневно Сафонов звонил Соболевскому, интересуясь ходом дел. На исходе восьмого дня Соболевский сам позвонил командиру:

— Докладывает воентехник 1-го ранга Соболевский... Сафонов прервал его доклад:

— Послушайте, когда я вместо длинной тирады услышу короткое: «Товарищ командир, пулеметы готовы!»?

Соболевский в ответ произнес нарочито бесстрастным тоном:

— Одна плоскость готова. Не можете ли вы, товарищ командир, приехать в мастерские, чтобы произвести пристрелку и проверить прочность новой установки?

— Да как же не приехать по такому делу? Обязательно, сейчас же приеду! Заряжай!

И вот Сафонов, радостный и возбужденный, в мастерской оружейников. Его интересовало буквально все: как удалось справиться с работой без чертежей, что нужно еще для завершения работ, какой силы отдача нового пулемета? Не изменилась ли центровка самолета из-за большого веса новой установки? Не нарушилась ли прочность крыла?

— А сколько патронов входит в ящик? — это мучило командира полка больше всего.

— Вместили ящик с комплектом, как и на наших истребителях! — порадовал его Соболевский.

Командир полка взял трос от спускового механизма и намотал его на руку. Лицо его приняло сосредоточенное выражение. Как, мол, пройдут испытания? Резко потянув за трос, командир дал длинную очередь.

— Молодцы! Ох и молодцы! Отличная работа! — отстреляв, Сафонов сел на крыло и полез в пулеметный отсек проверить, не повлияла ли стрельба на прочность крепления новой установки. Все было хорошо. Командир сиял.

— Через три дня я должен летать на этом аэроплане!

— Есть! Постараемся, — с улыбкой отвечает Соболевский.

Сафонов хмурится:

— Не постараемся, а чтобы я летал! Понятно?

И снова каждое утро в мастерских начинается со звонка Сафонова: «Как дела?» Узнав, что возникли новые трудности, Сафонов снова прибыл в мастерские.

— В чем камень преткновения?

Соболевский доложил, что не ладится с пневматической перезарядкой пулемета. Сафонов внимательно выслушал инженера и сказал:

— А может, откажемся от пневмоперезарядки? Достаточно будет и механической. Силенками вроде не обижен, здоровье крепкое.

На этом и договорились.

Вечером 27 февраля 1942 года произошло событие, которое заставило поволноваться как летчиков полка, так и все авиационное командование.

«Харрикейн» Сафонова с советской поправкой — крупнокалиберными пулеметами — был готов к вылету. Командир собирался испытать его в воздухе, по так и не смог сделать этого. После обеда Сафонов почувствовал резкую боль в нижней части живота. Сафонова срочно доставили в госпиталь. Диагноз — острый приступ аппендицита. Главный хирург

Северного флота, ныне профессор, А. Д. Арапов сделал операцию.

Оправившись после операции, Сафонов вызвал к себе в госпиталь одного из лучших летчиков, А. Кухаренко, и сказал:

— Возьми мой самолет. Облетай его, проверь все в воздухе, но береги при этом как зеницу ока. Знаешь, с каким трудом все сделали...

Вернувшись от Сафонова, Кухаренко подробно ознакомился с доработками, произведенными на «Харрикейне», и облетал его. Оружие в воздухе было безотказным.

Через несколько дней после возвращения из госпиталя Сафонов с разрешения командующего ВВС СФ дал задание Соболевскому в короткий срок перевооружить все английские самолеты отечественными пулеметами.

Лиха беда — начало; теперь Сафонов загорелся мыслью — вооружить «Харрикейны» авиационными пушками ШВАК, которые раньше стояли на истребителях И-16. Снова было получено «добро» командующего ВВС на переделку. Сафонов лично проверил действие на земле, сначала на одном, затем на другом крыле. Действие пушек в воздухе также испытал сам.

Не сразу разобрались фашисты, почему у них резко возросли потери в авиации. Перевооруженные «Харрикейны» сбивали врага более успешно.

А дальше — больше: на «Харрикейнах» с легкой руки Сафонова стали устанавливаться направляющие для пуска реактивных снарядов.

Недолго полк воевал на «Харрикейнах» — их сменили американские истребители «китти-хаук». Сафонова особенно заинтересовало вооружение новых машин. Получив все сведения от инженера Соболевского, Сафонов попросил его:

— Будете пристреливать оружие на первом самолете — сообщите мне, обязательно приеду.

Большой опыт, накопленный командиром полка в беспрерывных воздушных боях в начале войны, убедил его в необходимости ведения огня на максимально близких дистанциях. Исходя из этого, командир разработал соответствующую тактику и предъявил новые требования к пристрелке оружия — ее нужно было производить на более коротких дистанциях.

Пока длилась пристрелка на «китти-хауке», Сафонов ни на минуту не отходил от самолета. Он сам смотрел в прицел, а когда самолет был установлен в нужное положение к пристрелочному щиту, командир шутя заметил Соболевскому:

— У тебя, Соболевский, недостаточно пристрелянный глаз, чтобы установить точно пулемет. Дай-ка я сам...

После каждого выстрела Сафонов обязательно смотрел в прицел, проверяя, не изменил ли самолет своего первоначального положения, после чего вместе с инженером бежал к щиту, чтобы посмотреть, где на щите попадание. На что уж у Соболевского было отличное зрение, но и он с расстояния 150 метров не мог видеть попадания в щит. Сафонов же очень быстро обнаруживал его и на бегу задорно выкрикивал:

— Смотри, в правом верхнем углу!

И точно, в правом верхнем углу щита зияла новая пулевая пробоина. Так по инициативе командира на всех «китти-хауках» пристрелка производилась на сокращенных дистанциях, что соответствовало духу сафоновской тактики.

* * *

День 18 января 1942 года для сафоновцев был особенным. Радостная весть переполняла сердца авиаторов: «72-й Краснознаменный смешанный авиационный полк преобразован во 2-й гвардейский смешанный авиационный полк». После митинга, проведенного по поводу присвоения почетного звания «Гвардейцы», летчики своими делами подтвердили слова, высказанные по этому поводу: «Еще больше усилить удары по врагу! Впредь уничтожать фашистских гадов на земле и в воздухе, разрушать их причалы, топить корабли! Не давать им покоя ни днем ни ночью!»

Трудно было в то время командиру: полк смешанный — в нем были торпедоносцы и бомбардировщики, и, не зная специфики их рода деятельности, нельзя было грамотно распоряжаться судьбой летчиков этих машин. Но постепенно все наладилось. Короткие передышки между боями, вызванные погодными условиями, Сафонов использовал для занятий с летчиками. Личным примером в бою, выступлениями в печати Борис Сафонов учил своих подчиненных смелости, тактическому мастерству, закалял их боевой дух. Особое внимание командир полка уделял воспитанию и обучению молодых летчиков на боевых традициях североморской авиации. Своих гвардейцев учил он так:

— Не считай никогда, что ты в совершенстве освоил свое дело. Настоящий летчик тот, который в самом отличном полете находит свои ошибки и умеет сам исправлять их...

* * *

В первых числах марта 1942 года гитлеровцы возобновили активные действия на морских коммуникациях. Воздушная разведка Северного флота обнаружила, что аэродром Луостари начинен вражескими самолетами. Очевидно, гитлеровцы готовились к решающим схваткам в воздухе.

4 марта командующий Северным флотом отдал приказ о нанесении мощных ударов с воздуха по аэродрому противника.

Учитывая особую важность предстоящего задания, командующий авиацией Северного флота поручил выполнение этой задачи истребителям Сафонова.

Сафонов скрупулезно разработал операцию по штурмовке вражеского аэродрома и тщательно проработал ее со всеми летчиками.

В результате успешных атак наших истребителей вражеский аэродром превратился в свалку металлолома, о чем красноречиво свидетельствовали аэрофотоснимки, доставленные разведчиками.

Поэт Лебедев-Кумач, будучи в эти дни в полку истребителей-североморцев, написал о Сафонове в стенной газете такие слова:

Орел над орлами, бесстрашный Сафонов
Немало орлят молодых воспитал.
Обломки громады фашистских драконов,
Как черная падаль, лежат среди скал.

19 марта 1942 года радио Москвы сообщило, что четыре летчика-североморца, среди которых упоминалось имя Сафонова, награждены английскими орденами.

В марте 1942 года в Мурманск прибыл глава английской миссии в СССР генерал-лейтенант Макфарлан. В этот день клуб ВВС Северного флота был празднично разукрашен. Над трибуной висел лозунг и на русском и на английском языках: «Да здравствует боевой союз армий и флотов Советского Союза, Великобритании и других свободолюбивых народов, ведущих справедливую освободительную войну против немецко-итальянского разбойничьего империализма».

За столом президиума — глава английской военной миссии в СССР генерал-лейтенант Макфарлан, командующий ВВС СФ генерал-майор авиации Кузнецов, дивизионный комиссар Николаев, члены английской миссии и другие лица.

Собрание открывается под торжественные звуки оркестра, исполняющего «Интернационал» и английский гимн.

Затем выступил генерал-лейтенант Макфарлан. Свою по-военному лаконичную речь он произнес на английском, затем на русском языке.

«По приказу моего короля, — говорит он, — я имею великую честь вручить ордена четырем вашим товарищам: майору Б. Ф. Сафонову, капитану И. К. Туманову, капитану А. Н. Кухаренко и капитану А. А. Коваленко, заслужившим их в борьбе с общим врагом народов Великобритании и Советского Союза. Этот торжественный момент укрепляет дружбу между двумя великими странами. Мы сражаемся вместе и будем продолжать нашу борьбу до полного разгрома общего врага человечества, какими являются фашистские захватчики».

Горячо поздравив майора Сафонова с наградой и пожелав ему дальнейших боевых успехов, генерал-лейтенант Макфарлан прикалывает к его груди под Золотой Звездой Героя Советского Союза, орденом Ленина и тремя орденами Красного Знамени высший авиационный орден Англии — «Ди-эф-си».

...И снова бои, бои, бои. Вылет на воздушное прикрытие союзного конвоя РО-16 был для подполковника Сафонова последним...

Адмирал А. Головко вспоминает в книге «Вместе с флотом»: «...конвой находился в 60 милях от наших берегов, когда гитлеровцы устремились к нему, чтобы нанести массированный бомбовый удар. В налете участвовало 45 «юнкерсов», прикрываемых «мессершмиттами». Наперерез им вылетела, как только был получен сигнал с кораблей охранения, четверка наших истребителей. Повел ее Сафонов. Четвертый возвратился с полпути из-за неисправности мотора. Подобные неприятности происходили, к сожалению, довольно часто с тех пор, как мы получили по ленд-лизу самолеты типа «китти-хаук». Эти самолеты имеют особые подшипники в своих моторах, потому что залиты подшипники не обычным сплавом, а серебряным. Американцы считают такой сплав новейшим техническим достижением; однако моторы с подшипниками, залитыми серебряным сплавом, часто выходят из строя. Вот почему наши летчики с горькой насмешкой называют эти самолеты «чудом безмоторной авиации». Чаще всего «китти-хауки» стоят в бездействии точно так же, как 30 мая, когда в полку Сафонова могло вылететь только четыре самолета. И вот из этих четырех один был вынужден, опять-таки из-за мотора, повернуть обратно на аэродром. Полет продолжали трое. Втроем они и приняли бой.

Трое против 45 «юнкерсов» и неустановленного числа «мессершмиттов»! Тем не менее все попытки гитлеровских летчиков прорваться к транспортным судам, входившим в состав РО-16, были пресечены нашими истребителями — Сафоновым, Покровским и Орловым, отлично согласовавшими свои действия с заградительным огнем артиллерии кораблей охранения. На

глазах у всех Сафонов сбил два бомбардировщика, Покровский и Орлов — по одному.

Вскоре на командном пункте по радио были приняты слова: «Прикройте с хвоста...» Это были, как выяснилось, слова Сафонова. Затем сигнальщики эскадренного миноносца «Куйбышев», одного из кораблей, сопровождавших конвой, увидели, что Сафонов устремился в атаку против третьего «юнкерса», но в это же мгновение из облаков вывалился и напал на Сафонова вражеский истребитель. Спустя короткое время на КП приняли еще одну радиограмму Сафонова: «Подбил третьего... мотор». Последнее слово было условным извещением о неизбежности вынужденной посадки. Дальнейшее, по словам сигнальщиков, произошло так: самолет Сафонова, теряя высоту, планировал в направлении «Куйбышева», однако не дотянул 20-25 кабельтовых, упал в море и мгновенно затонул.

Воздушный бой у конвоя был закончен. Расшвыряв бомбовый груз куда попало, фашистские самолеты ушли в сторону Северной Норвегии, не потопив ни одного транспорта.

Два часа после боя эсминец «Куйбышев» искал Сафонова в море. И не нашел. Так и осталась невыясненной причина его гибели. Возможно, мотор отказал потому, что был поврежден снарядом; скорее же всего в критическую минуту, как происходило не раз, сыграли свою роковую роль технические неполадки, свойственные «китти-хаукам». Одно несомненно: гибель Сафонова в его 234-м боевом вылете, в 34-м воздушном бою, после 25-й личной победы над врагом...»

Координаты: 69 градусов 51 минута северной широты, 34 градуса 42 минуты восточной долготы — это место, где холодные воды Баренцева моря приняли в свои объятия самолет крылатого витязя Заполярья. Когда бы через эту точку ни проходили корабли, в ней всегда приспускается флаг в знак памяти о дважды Герое Советского Союза Борисе Феоктистовиче Сафонове.

Основные даты жизни и деятельности Б. Ф. Сафонова

1915, 26 августа — Родился в селе Синявиуо Плавского района Тульской области.

1923-1930 — Учился в школе второй ступени в городе Плавске.

1930-1932 — Учеба в школе фабрично-заводского ученичества в городе Туле.

1931 — Впервые «соприкасается» с воздухом, занимается в кружке планеристов при Тульском аэроклубе.

1932 — Вступает в школу летчиков Осоавиахима при Тульском аэроклубе.

1933, август — Заканчивает аэроклуб, направлен в Качинскую авиационную школу пилотов, начало службы в РККА.

1934 — Закончил авиашколу, направлен для прохождения службы в Белорусский военный округ.

1940 — Переведен в 72-й смешанный полк на Северный флот. Начало службы в РККФ.

1941, 14 июля — Награжден первым орденом боевого Красного Знамени.

1941, 16 сентября — Первому среди летчиков-североморцев присвоено звание Героя Советского Союза.

1941, 22 декабря — Награжден вторым орденом Красного Знамени.

1942, 18 января — Полк, в котором служил Б. Ф. Сафонов, первым на Северном флоте получил звание гвардейского.

1942, 22 января — Награжден третьим орденом Красного Знамени.

1942, 19 марта — Награжден высшей авиационной наградой Англии — Большим серебряным крестом.

1942, 1 мая — Командир полка подполковник Б. Ф. Сафонов принял клятву гвардейца.

1942, 26 мая — Представлен наркомом Военно-Морского Флота к награждению второй медалью «Золотая Звезда».

1942, 30 мая — Погиб в воздушном бою над морем, одержав 25-ю личную победу, при отказе мотора у самолета «томагаук».

1942, 14 июня — Первым за годы Великой Отечественной войны удостоен звания дважды Героя Советского Союза.

1942, 18 июня — 2-му гвардейскому Краснознаменному полку приказом наркома ВМФ присвоено имя командира Б. Ф. Сафонова.

Краткая библиография

Е. Ступин. Крылатый богатырь. Тула, 1975.

В. Бойко. Крылья Северного флота. Мурманск, 1976. БСЭ. Изд. 2-е, т. 38, с. 146-147.

С. Курзенков. Под нами земля и море. М., 1967.

А. Головко. Вместе с флотом. М., 1660.

Сталинское племя. Сборник. М., «Молодая гвардия», 1943.

Герои Советского Союза. М. — Л., Военмориздат, Вып. 1-й. 1942.

Александр Горовец

Автор: В. Степаненко

В землю закатали неубранную пшеницу урожая сорок первого года с тяжелыми, налитыми колосьями. И колхозное поле стало для летчиков 166-го истребительного полка фронтовым аэродромом.

Шли тяжелые бои, и полк нес потери, хоронил летчиков. Настал день, и пришел приказ перелетать в тыл на переформирование.

Вместе с командиром эскадрильи капитаном Василием Мишустиным последний раз обходил стоянки и старший лейтенант Александр Горовец. Летчики мало разговаривали между собой. Трудно и горько им было прощаться с аэродромом и могилами боевых товарищей.

В капонирах стояли разбитые ЛаГГ-3 с огромными рваными дырками на плоскостях и фюзеляжах. На этих истребителях они еще недавно летали, дрались, побеждали, хотя в воздухе и не раз кляли тихоходные машины.

На переформирование на транспортном самолете прилетело двенадцать летчиков вместе с командиром полка майором Рымшей и его штабом. В парашютных сумках пилоты привезли нехитрое имущество: комбинезоны, шлемы, перчатки, гимнастерки, шинели и книги.

Фронтовиков посадили в класс. Капитан Владимир Левитан, горбоносый, черный как жук, со своими летчиками занял первые столы по номеру эскадрильи.

Командир второй эскадрильи Василий Мишустин расположился сзади. Рядом сидели его заместитель Александр Горовец и два командира звеньев: Николай Монетов и Петр Никаноров.

Третья эскадрилья понесла больше всего потерь, и Михаил Карташов сидел в окружении молодых летчиков.

В учебном центре летчики снова стали учениками. А ведь совсем недавно Александр Горовец сам был инструктором в Шахтинском аэроклубе имени Водопьянова.

Сначала его назначили командиром звена, потом командиром отряда, затем начальником летной части. Комсомольцы избирали его своим секретарем, членом райкома комсомола. В 1939 году Александр Горовец стал депутатом Шахтинского райсовета. А вот теперь инженеры с авиационного завода помогали изучать новый истребитель и знакомили по чертежам с его конструкцией, планером и летно-тактическими

данными. О самолете Ла-5 летчики много говорили между собой. Но пока истребитель не видели на аэродроме и не опробовали в воздухе, часто в классе возникали горячие споры. Они обычно заканчивались рассказами о недавних воздушных боях и их разбором.

Александр не считал себя в полку новичком, сбил один «мессершмитт», но не упускал случая поучиться, набраться больше опыта.

Горовец, как и его товарищи, возлагал большие надежды на новый истребитель — на Ла-5 ему предстояло летать, воевать. Особенно внимательно он прислушивался к штурману полка капитану Михаилу Щербакову. Он не имел себе равных в высшем пилотаже. Капитан почему-то вместо планшета с картой носил на ремне толстую армейскую полевую сумку. За это его в шутку называли «начальником штаба».

...Наконец заводской летчик-испытатель пригнал на аэродром Ла-5. Новый истребитель с мотором воздушного охлаждения оказался тупоносым и отдаленно напоминал И-16.

Летчики окружили сверкающий краской самолет, ощупывали руками его короткие крылья, заглядывали в кабину. От горячего мотора тянуло теплом.

Первым на Ла-5 вылетел Михаил Щербаков. В зоне разгонял самолет, бросал его вниз, выходя из стремительного пикирования восходящей «бочкой». Закончив полет, летчик пролетел над стартом на бреющем полете вверх колесами. Затем наступил черед других летчиков. Полеты в зону сменялись стрельбами на полигоне. Ла-5 пришелся по душе: восхищали его скорости и маневренность.

Наконец наступил долгожданный день — на аэродром села эскадрилья истребителей с одинаковыми надписями на фюзеляжах: «От колхозников и колхозниц Горьковской области». Аэродром быстро преобразился, украсился транспарантами, флагами.

Пожилая колхозница-горьковчанка Екатерина Соколова передавала истребители летчикам 116-го полка. Майор Рымша держал ответное слово:

— Передайте колхозницам и колхозникам Горьковской области большое спасибо за подаренные самолеты. Летчики 166-го полка будут бить фашистов. Долетим на ваших истребителях до Берлина...

Александр Горовец не мог поверить, что командир полка назвал его фамилию первым. Сейчас ему должны вручить именной самолет.

К старшему лейтенанту Горовцу шагнула руководитель

делегации колхозников, крепко пожала руку, обняла и крепко три раза поцеловала.

— Тебе, сын мой, надо много пожелать перед дорогой на фронт. А назвала тебя сыном потому, что мой родной сын тоже воюет. Для женщин вы, защитники Родины, все сыновья. Деритесь как следует. Не давайте пощады врагам. Знаю, воевать трудно. Но поверьте, что и нам в тылу нелегко. Сами пашем землю, сами убираем урожай. Свои трудовые деньги не пожалели для победы. Самолеты вам купили. В Берлин придете, добивайте там врага!

Приказ пришел внезапно: утром вылетать. Михаил Щербаков раздал карты и назвал маршрут полета со всеми поворотными пунктами.

Ла-5 стартовали парами. Они легко взмывали в небо, показывая отличную слетанность и мастерство. За первой эскадрильей Левитана вторая — Мишустина, и наконец эскадрилья Карташова. Полк сделал круг над городом, прощаясь с учебным центром и аэродромом.

Внизу проплывали поля и леса, была видна земля, изрытая окопами, ходами сообщений, блиндажи. Можно было заметить танки и разбитые фашистские автомашины и орудия. Это теперь уже не участники, а свидетели ожесточенных боев.

Пришло время посадки. Позже всех сели на новом аэродроме Александр Горовец со своим ведомым Василием Рекуновым.

На Воронежском фронте враг затаился и чего-то выжидал. Не один раз в течение дня появлялись фашистские разведчики. Как правило, они пролетали на больших высотах.

Летнее наступление 1943 года должно было развернуться на центральном участке советско-германского фронта. На карте хорошо просматривались три выступа: орловский, курский и белгородско-харьковский. Советская Армия удерживала курский выступ, который имел для нее важное стратегическое значение. Он создавал войскам благоприятные условия для нанесения мощных ударов во фланг и тыл группировкам противника, сосредоточенным в районах Орла и Белгорода — Харькова. Орловский и белгородско-харьковский выступы вдавались в расположение наших войск и позволяли гитлеровцам нанести удар во фланг советским войскам, оборонявшим район Курска.

Войска Центрального и Воронежского фронтов создали мощную, глубоко эшелонированную оборону. Было подготовлено шесть полос укреплений на сто двадцать километров в глубину. Кроме того, войска Степного фронта создали оборонительную полосу по реке Кшени и по Дону. По всему курскому выступу пехотинцы зарывались в землю. Рыли окопы, траншеи и ходы сообщения, строили блиндажи и наблюдательные пункты,

создавали огневые позиции, устанавливали противотанковые и противопехотные заграждения.

На аэродроме, как и везде, остро чувствовалась напряженная обстановка. Летчики истребительного полка видели передвижение наших танковых колонн и сосредоточение техники.

Подтягивались войска скрытно.

Перед Советской Армией стояла сложная и ответственная задача: выдержать вражеский удар, обескровить основные силы противника, а затем перейти в решительное наступление. Ставя такие задачи, Ставка Верховного Главнокомандующего исходила из реального соотношения сил, роста военного мастерства войск, повышения их технической оснащенности. Стратегические и оперативные планы советского командования основывались на прочной материальной базе быстро растущего военного хозяйства страны.

Военные советы, политорганы, партийные и комсомольские организации развернули активную деятельность по повышению политической подготовки и морального состояния войск, воспитания у солдат и офицеров непоколебимой стойкости. И воины клялись: «Мы уничтожили гитлеровскую гадину под Сталинградом, уничтожим ее и здесь, под Орлом и Курском. Будем стоять насмерть. Враг не пройдет! Наступать будем мы!»

...По выстрелу зеленой ракеты взлетело дежурное звено. В серой предрассветной дымке над аэродромом появился фашистский разведчик. Враг усиленно готовился к выступлению и выбирал момент для его начала.

Командующие фронтами требовали разведданные, хотели знать, что готовил противник, где сосредоточивал свои войска, чтобы своевременно определить направление главного удара. За линию фронта направлялись с дальних аэродромов Пе-2, штурмовики и истребители. Они планомерно фотографировали передний край.

...Наступление фашистов началось на рассвете 4 июля. Все, кому довелось держать оборону на курской земле, никогда не забудут огненный смерч, вызванный разрывом десятков тысяч артиллерийских снарядов, авиационных бомб и мин, обрушившихся на землю.

Основные силы противника наступали на Ольховатку, а вспомогательным на Малоархангельск и Гнилец. Боевые действия сразу приняли ожесточенный характер. Непрерывные атаки вражеских войск поддерживались массированными налетами авиации. Группы фашистских бомбардировщиков по пятьдесят-сто самолетов бомбили боевые порядки наших войск.

В четыре часа утра по тревоге подняли двадцать пять Ла-5.

Группу истребителей повел командир полка майор Рымша. С поста наведения передали на аэродром, что вылетела большая группа фашистских бомбардировщиков.

Немецкое командование стянуло на курскую землю технику из оккупированных стран. Не забыли они и старые самолеты Ю-87, которые применяли еще в Испании и которые наши летчики окрестили «лаптежниками». Действительно, их обтекатели на колесах издали казались большими валенками или лаптями.

— Идут «лаптежники»! — передал по радио майор Рымша летчикам. — Атаковать только по моей команде.

В небе, пожелтевшем от дыма пожаров и пыли, поднятой с земли, зачернели точки. Они стремительно росли и увеличивались. В плотном строю звеньев шли фашистские бомбардировщики.

Истребители с ходу атаковали бомбардировщики далеко от переднего края. Бой завязала шестерка майора Рымши. За ними в атаку устремились истребители Василий Мишустина. Ю-87 заметались и поломали строй. В этот момент их атаковала шестерка Владимира Левитана.

Ведущий группы фашистских бомбардировщиков попробовал собрать строй, но истребители разгоняли Ю-87.

На земле горели первые сбитые «лаптежники». Глухие удары пушек сотрясали воздух.

— Прикрой, атакую! — крикнул своему ведомому Александр Горовец. «Кинжальная атака должна быть стремительной и дерзкой!» — вспомнил он свой давний разговор с Василием Мишустиным. Летчик отдал ручку от себя и понесся на фашистский бомбардировщик. В прицел вписался Ю-87. А через секунды самолет вышел из расчерченного круга. Перед ним кабина летчика. Но старший лейтенант Горовец не спешил открывать огонь из пушек, сокращая расстояние. Пальцы впились в гашетки пушек. Ла-5 задрожал, как будто остановился в воздухе. Трассирующие снаряды прошили фашистский бомбардировщик. В последний момент Горовец отвернул свой истребитель и, проскочив мимо загоревшегося бомбардировщика, громко закричал от радости:

— Есть один!

— Молодец, Саша! — откликнулся Василий Мишустин.

Фашистским «юнкерсам» так и не удалось нанести бомбовый удар по переднему краю.

Истребители углубились на территорию врага, гнали «лаптежников», сбивали их.

Александр Горовец слышал по радио голоса товарищей. Бой

еще не кончился. После очередной атаки они с напарником взмыли вверх. Каждую минуту могли подняться М-109. Их могли вызвать на помощь Ю-87.

— «Маленькие», домой! — приказал майор Рымша.

На земле чадили пять сбитых бомбардировщиков. Был выигран трудный бой. Александр Горовец мог гордиться: к его личному счету сбитых самолетов добавлялся Ю-87.

* * *

Летчики ходили на аэродром вьющейся тропкой. Рядом с ней, около оврага, росла молодая яблонька. Они привыкли к ней, как к доброму знакомому. Но после вчерашней бури ствол яблоньки оказался расколотым.

— Пострадала наша боровинка, — сказал Александр Горовец. — Такая яблонька у нас в саду росла. Надо стянуть ствол. Может быть, срастется.

Связав расколотый ствол, летчики заспешили к истребителям.

Появление маленького и юркого По-2 на аэродроме всегда становилось радостным событием. Связной самолет привозил газеты и письма от родных.

Прилетел командующий воздушной армией генерал-лейтенант Красовский. Он часто бывал на аэродромах и знал в лицо всех командиров полков, эскадрилий в бомбардировочных, штурмовых и истребительных полках.

Летчики передавали друг другу, что по личному приказу В. И. Ленина Красовский организовал первый летный отряд. Долгие годы был командиром Краснодарского летного училища. Его бывшие курсанты встретили войну командирами полков и дивизий.

Заложив руки за спину, командующий медленно обходил аэродром. Смотрел, как рассредоточены самолеты, и знакомился со средствами защиты.

— Бомбили аэродром? — Красовский обернулся и посмотрел на майора Рымшу.

— Ни разу.

— А попробуют ударить?

— Отгоним «бомберов». Отработали взлет дежурных звеньев на встречных курсах. Четверка истребителей может много сделать. Зенитчики тоже не подведут!

— А ты хитер. — Красовский снял летный шлем и не спеша вытер платком бритую голову. — Что еще придумал, командир

полка? А?

— Усилили посты наблюдения за воздухом.

— Сейчас кто дежурит?

— На западной стороне старший лейтенант Горовец с лейтенантом Ревуновым, на восточной — младшие лейтенанты Николаев и Колосков.

— Надо подменить летчиков. На построении вручу награды...

Скоро перед Ла-5 построили личный состав гвардейского полка. Из штаба вынесли развернутое Красное знамя.

— Полк, равнение на знамя! — подал команду майор Рымша. Генерал-лейтенант Красовский зачитал Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении летчиков орденами за проявленное мужество и героизм в воздушных боях.

— Старший лейтенант Горовец награждается орденом Красного Знамени!

Горовец с удивлением услышал свою фамилию. Сразу не поверил, что командующий вызвал его. Подошел к генерал-лейтенанту.

— Дай-ка я тебя побачу, Горобец, — с улыбкой сказал глуховатым голосом Красовский. — По фамилии ты воробей. А посмотреть — прямо орел. На селе батьку твоего Горобцом звали?

— Горобцом, — летчик увидел в прищуренных глазах генерала крестьянскую хитрость и лукавство.

— Мы с тобой, Горовец, земляки. Ты из Витебска, а я с Гомелыцины, — наклонился к уху лейтенанта и тихо спросил: — По бульбе с тмином соскучился? В столовой не дают?

— А мне дерунов хочется.

— И я деруны не забыл, — Красовский привлек к себе Горовца. — Держи, друже, орден Красного Знамени. Давай помогу прикрепить. Уверен, ты получишь еще не одну награду. Воюй хорошо. Белоруссия ждет освобождения.

Боевые ордена вручили Василию Мишустину, Владимиру Левитану, Михаилу Щербакову, Николаю Молотову, Борису Артюхину, Петру Никанорову и многим другим летчикам. Все они отличились в последних тяжелых боях на курской земле.

Еще не кончилось награждение, как взлетела кроеная ракета. Летчики вылетели в бой, чтобы снова драться и атаковать фашистских бомбардировщиков и истребителей.

В жаркие дни летчики-истребители потеряли счет боевым вылетам. На них не успевали просыхать мокрые от пота гимнастерки. Короткие ночи тоже не приносили долгожданного отдыха и спокойствия. В сполохах пожаров гудели бомбардировщики, сбрасывая свой смертоносный груз. Рвались артиллерийские снаряды и мины, не умолкая, строчили

пулеметы.

Ночью ложные аэродромы заманивали фашистских бомбардировщиков. Вспыхивали стартовые огни, вспарывали черное небо прожектора. Когда удавалось обмануть и заставить налетевшие самолеты бомбить, начинали гореть макеты истребителей и бочки с отработанным маслом...

Александр Горовец встал в три часа утра. Вышел на крыльцо. Земля вздрагивала от тяжелых разрывов, как будто кашляла. Подошел ведомый Василий Рекунов в летном комбинезоне, с планшетом в руках. На шее белел шелковый шарф из трофейного парашюта.

— Трудно солдатам приходится, — вздохнув, сказал Александр Горовец. — Ни днем ни ночью нет покоя. Он взял с собой ведро с водой.

— Воду привезут на аэродром, — заметил Рекунов. — Повар обещал квас сварить. После полета хорошо хватить холодного квасу!

— От кваса я тоже не откажусь, — кивнул Александр Горовец. — Но вода мне нужна. Пожалуй, одного ведра мало.

Скоро летчики подошли к сломанной яблоньке. Горовец внимательно осмотрел расколотый ствол. Кажется, стал срастаться. Листья посвежели и зазеленели. Горовец полил деревце водой...

Летчики заняли свои места в кабинах Ла-5. Ночная прохлада не остудила нагретый за день солнцем металл. Александр Горовец положил на колени планшет с картой. Внимательно всматривался в деревни, овраги, поля, перелески, где, не затихая, по-прежнему идут тяжелые бои. Красным карандашом прочерчена линия фронта.

Вчера во время патрулирования над Ольховаткой он видел танковый бой. Выстрелов не слышал, но красные вспышки ослепляли. После взрывов тяжелых артиллерийских снарядов взлетала в воздух земля и подымались густые пыльные облака.

На Ольховатку фашисты нацелили главный удар. В узкий прорыв бросили новые танки «тигры» и самоходные орудия «пантеры». В первые дни врагу удалось потеснить войска и вклиниться в нашу оборону в отдельных местах до десяти километров.

Линия фронта переместилась. Летчик думал о прошедшей ночи, о неизвестных ему солдатах, которые пытались остановить врага, — о пехотинцах, танкистах, артиллеристах, бронебойщиках и саперах. Не придется ли ему снова доставать цветной карандаш и рисовать новую линию да карте, как скажет начальник штаба, «по уточненным данным»?..

Патрулируя над Ольховаткой, заметил высоту. За нее дрались. Поле пересекали шесть фашистских танков. А навстречу им выдвигали противотанковые пушки. Артиллеристы стреляли прямой наводкой. За время его патрулирования бой на земле еще не кончился. Сейчас Горовцу хотелось узнать, сколько уничтожено фашистских танков. Два начали гореть при нем. В чьих руках после сражения осталась высота?..

В углу планшета под целлулоидом фотография Вали. Снялась с Ингой специально для него. Наверное, жена с дочкой еще спят...

Объявлена готовность номер один. Он обязан сидеть в кабине истребителя, перетянутый парашютными ремнями.

— Вась, не спишь?

— Нет, — ответил по радио ведомый. — Самолет прыгает. Где-то рядом бомбят.

— Бьет тяжелая артиллерия, — задумчиво сказал Александр Горовец. — Скоро «бомберы» пойдут...

Солнце оторвалось от земли, стало сушить росу. Скоро оно затянется поднявшейся пылью, дымами от горящих танков и самолетов, взрывов авиабомб и артиллерийских снарядов. Летчикам будет в полете трудно дышать и ориентироваться.

Взлетевшая ракета прервала размышления Александра Горовца. Рука привычно легла на сектор газа.

Старший лейтенант переключил радиостанцию на прием.

— Дежурные, идут «бомберы»! — передали с КП.

Истребители Ла-5 взлетели парой. Александр Горовец пристально всматривался в светлое небо. Надо заранее набрать высоту до встречи с «юнкерсами». Помешать им бомбить.

Под облаками ведущий заметил ФВ-190. Он мог атаковать фашистских истребителей, но пересилил желание. Каждую минуту должны появиться бомбардировщики, а их нельзя пропускать.

Александр Горовец со своим ведомым продолжали набирать высоту. Неожиданно справа пронеслась пара ФВ-190, словно дразня наших летчиков.

К такой уловке фашисты прибегали не первый раз, чтобы отвлечь истребителей от бомбардировщиков.

Пара Ла-5 заняла район патрулирования. Подошла четверка истребителей из соседнего полка.

Александр Горовец узнал, что «лавочкиных» привел лейтенант Константин Новиков. Летчик из 40-го гвардейского полка. Вчера он отличился: над своим аэродромом в течение дня сбил пять самолетов противника!

Истекло время патрулирования.

— Сдаем смену! — пошутил Александр Горовец, направляясь

с ведомым на аэродром.

— «Бомберы»! — передал Василий Рекунов.

— Понял.

Четверка истребителей из соседнего полка атаковала группу бомбардировщиков.

Горовец быстро оценил обстановку: надо атаковать. Есть запас высоты! С первой же атаки к земле полетел зажженный им Ю-87.

Истребители сбивали бомбардировщики и сами отбивались от наседавших «мессершмиттов». Горовец сбил второй фашистский бомбардировщик, но самолет получил повреждение. В плоскости зияла большая пробоина.

* * *

Александр Горовец отдыхал после боя. В конце дня к нему подошел Василий Мишустин: надо вновь готовиться к вылету — патрулирование в районе Владимировна — Кочетовка — Зоринские Дворы — Ольховатка...

Командир эскадрильи решил вылетать двумя четверками, сам возглавить ударную группу. Идти в правом пеленге. Он с Николаем Монетовым, выше Александр Выбодовский со своим ведомым Василием Малютиным. Прикрывать будет Александр Горовец с Василием Рекуновым. А Борис Артюхин с Устиновым пойдут еще выше.

С КП взлетела зеленая ракета, и сразу в воздух ушла первая эскадрилья Владимира Левитана.

— Мы вылетаем вторыми, — сказал Мишустин.

Томительно тянулись минуты ожидания. На КП слушали короткие и волевые команды Левитана. Гвардейцы вступили в бой с бомбардировщиками. В воздух взлетела сигнальная ракета, сгорая на ходу. Вторая эскадрилья быстро вырулила на старт.

Командир полка выкинул в сторону белый флажок, разрешая вылет Александру Горовцу с ведомым. После короткой пробежки пара ушла в высоту.

Перед линией фронта летчиков встретила темная стена из поднятой пыли и дыма пожаров. Внизу ожесточенно дрались войска.

— Атакую! — услышал по радио Мишустин хриплый голос Левитана.

Воздушный бой над передним краем начался давно. Первыми появились фашистские бомбардировщики. Эскадрилья Левитана с ходу атаковала. И теперь она вела затяжной бой. Василий

Мишустин сразу оценил обстановку.

Ю-87 торопливо сбрасывали бомбы. «Мессершмитты» защищали свои бомбардировщики от ударов гвардейцев.

— Бить «бомберов»! — приказал Мишустин летчикам. Выбрал одного и с ходу атаковал.

Горовец внимательно следил за мелькавшими самолетами. Остановил взгляд на часах. Девятнадцать сорок. До захода солнца осталось не так уж много времени.

— «Маленькие», домой! — передал по радио Василий Мишустин своим летчикам.

Небо опустело. Не прошло и пяти минут, как на темном фоне облаков четко обозначилась новая группа фашистских бомбардировщиков. Истребители устремились навстречу врагу. Внизу Кочетовка, Зоринские Дворы. Скоро должна показаться и Ольховатка.

Горовец внимательно всматривался, между дымом и пылью иногда проглядывало светлое окошко. Летчику посчастливилось: увидел знакомую высоту с окопами и пулеметные гнезда. Чернели обгоревшие танки. Сразу не удалось все сосчитать. Радость за незнакомых артиллеристов захватила его. Они оказались сильнее стальных чудовищ.

— «Лаптежники»! Атакуем! — хрипло закричал Василий Мишустин. Как всегда перед боем, он мгновенно оценил обстановку. Пока они прикрыты солнцем, могут атаковать незаметно. Бомбардировщики подошли почти вплотную, и уже отчетливо видны головы летчиков в летных шлемах в застекленных кабинах. Надо опередить фашистов. Атаковать их строй, прежде чем самолеты перейдут в пикирование и начнут бомбить.

По команде Мишустина летчики ударной группы устремились вперед. Первый удар, и четыре Ю-87 вылетели из строя, как будто городки, выбитые точным ударом палки. Четыре взрыва почти одновременно прогремели на земле, и в небо устремились коптящие дымы.

А в это время в бой вступили летчики звена Петра Никанорова. Каждый из них выбрал себе цель, и вниз полетели фашистские самолеты: два Ю-87 и два «мессершмитта».

Гвардейцы стреляли экономно, только с близкой дистанции. После одной из атак Николай Монетов и Борис Артюхин зажгли по одному Ю-87.

Строй бомбардировщиков рассыпался, но звенья, как будто стянутые магнитом, упрямо двигались к переднему краю.

— «Мессеры»! — предупредил ударную группу Александр Горовец, заметив фашистских истребителей с черными знаками

свастики. И прежде чем они успели перейти в атаку, он открыл заградительный огонь из пушек.

Трассирующие снаряды испугали фашистских летчиков.

Наконец самолеты неприятеля бросились в разные стороны, торопливо сбрасывая бомбы, чтобы скорей избавиться от тяжелого груза. Горовец пристроился к Ме-109 и ударил прицельно из пушек. Вражеский летчик кинул машину в сторону, но было поздно. Истребитель вспыхнул и, клюнув носом, отвесно полетел к земле.

— Вася, прикрой! Атакую! — крикнул ведущий Рекунову. Но Горовец не знал, что его рация вышла из строя. Сколько он ни передавал, ни ведомый, ни командир эскадрильи Василий Мишустин его не слышали.

Воздушный бой закончился. Гвардейцы начали собираться, занимали свои места в боевом порядке.

Горовец был доволен прошедшим боем. Никогда еще группа не действовала так умело и организованно.

Летчик без часов умел определять время в воздухе. Сорок минут прошло. Сорок минут, которые потребовали от летчиков отдачи сил и огромного напряжения.

Александр Горовец развернул свой краснозвездный истребитель. Посмотрел на ведомого. Василий Рекунов не оторвался и шел за ним на нужном удалении. Одному летчику понятно чувство слитности с машиной, когда радость доставляет проведенный воздушный бой, хорошая работа мотора. Знал, что через десять минут посадка. Надо будет сказать механику, чтобы хорошо осмотрел самолет, наверное, найдутся пробоины.

Оглянувшись назад, Горовец вдруг заметил большую группу бомбардировщиков. Они четко проектировались черными точками на облаках, все больше вытягивались по ширине.

— «Лаптежники»! — закричал Александр своим товарищам, командиру эскадрильи, чтобы остановить их, вернуть в бой.

Василий Рекунов оторвался от ведущего, погнавшись за выскочившим «мессершмиттом».

Александр Горовец развернул самолет и устремился на строй бомбардировщиков. Был уверен, что его поддержат товарищи, атакуют Ю-87, Расстояние стремительно сокращалось. Гвардеец отыскал ведущего группы. Одна атака, и сбитый бомбардировщик с шлейфом черного дыма полетел к земле. Летчику некогда смотреть, куда упал сбитый. Взмыл вверх и снова устремился в атаку.

Скоро Александр Горовец понял, что он один, а перед ним двадцать Ю-87. Бомбардировщиков прикрывали «мессершмитты». Старший лейтенант может выйти из строя. Но он не мог так

поступить. Наступил решающий момент. К такому бою он все время готовился, постигал трудную науку воевать. «Кинжальная атака и набор высоты!» Наступило время доказать правильность формулы на деле. Пока все шло хорошо. Он стремительно атаковал, бил с близкой дистанции, подводя истребитель почти вплотную к фашистским бомбардировщикам.

Загорелся второй Ю-87, в воздухе он стал разваливаться на куски.

«Восемнадцать, это не так уж много!» — успокоил себя Горовец. Только бы не отказали пушки и хватило снарядов. Атака следовала за атакой. Он выжимал из машины все, на что она только была способна. Пальцы нажали гашетки пушек.

Ю-87 вспыхнул и рухнул на землю.

— Есть три!

Надо снова набирать высоту. Неожиданно летчик переложил самолет и летел, находясь вниз головой. Фашистский летчик не ожидал атаки из такого трудного положения. Очередь Ла-5 оказалась на редкость прицельной.

Трудно приходилось гвардейцу. После первой атаки Ю-87 снова сомкнули строй, давая возможность своим штурманам усилить плотность огня. Но Александр Горовец не думал об опасности. Любой ценой хотел задержать самолеты, надеясь, что помощь придет и через минуту-две появятся его товарищи. Трудно драться одному. «Мессершмитты» то и дело нападали, Горовец атаковал, уходил под строем бомбардировщиков и спасался от истребителей. Они боялись стрелять по нему, чтобы случайно не сбить свои же Ю-87. Очередной Ю-87 взорвался в воздухе после удачной атаки старшего лейтенанта.

Когда летчик начал бой, было двадцать бомбардировщиков. Сейчас их пятнадцать. Но все равно слишком много. Главное, не выскочить вперед: пушки на Ю-87 сильные и скорострельные. Он должен задержать фашистские бомбардировщики.

Падали сбитые Ю-87. Одни бомбардировщики горели, если снаряды попадали в баки и моторы, другие разваливались в воздухе, и к земле сыпались обломки металла. Летчик потерял счет атакам. Помнил: сбил девять самолетов. Устало оглядывался по сторонам. Пора возвращаться на свой аэродром.

«Только бы хватило горючего! Надо набрать высоту, чтобы спокойно дотянуть до аэродрома!» Он понесся к облакам под их надежную защиту.

Неожиданно сверху навалилась шестерка Ме-109. Горовец припал к прицелу. Он не отвернет перед фашистами. Пальцы изо всей силы давили на гашетку, но пушки молчали...

Фашистские летчики поняли, что советский истребитель

больше им не страшен, и бросились на него с разных сторон. Александр Горовец умело маневрировал, уходил из-под ударов. Вдруг огненная трасса ударила по кабине. Летчик последний раз потянул ручку на себя, стремясь набрать высоту...

Курская земля приняла героя. За нее он дрался и побеждал.

На земле шел напряженный бой. У раскаленных стволов орудий стояли артиллеристы. Пехотинцы отбивали яростные атаки фашистских стрелковых дивизий, расстреливали наступающие танки, жгли их гранатами, подбивали их из бронебойных ружей. Солдатам в обороне удалось видеть последний бой советского истребителя с фашистскими бомбардировщиками. Гвардеец победил, действуя дерзко и отважно.

А на небе горели красные облака, как развернутые знамена.

Участник боев на Курской дуге, дважды Герой Советского Союза Арсентий Ворожейкин в дни войны сбил пятьдесят два самолета противника. Кому-кому, а ему хорошо известна цена каждой победы в воздушном бою. Вспоминая дни июля 1943 года, тяжелые воздушные бои с фашистскими асами, он с уважением отметил беспримерный подвиг Александра Горовца, которому посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

«Девять самолетов сбить в одном бою! Мы не знали такого. Простой расчет показал, что для этого нужно произвести не менее девяти длинных очередей и столько же раз исключительно точно прицелиться. А противник ведь не на привязи, маневрирует и защищается. Однако факт — упрямая вещь. Горовец сделал то, что теоретически считалось невыполнимым».

Пятьдесят долгих дней и ночей продолжалась Курская битва — одна из величайших битв мировой войны. Контрнаступление переросло в стратегическое наступление огромного размаха от Великих Лун до Черного моря.

На хуторе Зоринские Дворы часто вспоминали, что где-то на огородах врезался в землю сбитый в бою советский самолет. Спустя четырнадцать лет после гибели героя удалось разыскать его.

Жирный чернозем прилипал к лопатам. Полметра, метр, и вот показалась металлическая стойка. Сомнений не было: в земле самолет.

Сдвинули в сторону разбитый фонарь и увидели останки летчика. На полуистлевшей гимнастерке гвардейский значок, два ордена Красного Знамени. В планшете карта с маршрутом полета, старательно вычерченным цветным карандашом: Владимировка — Кочетовка — Зоринские Дворы — Ольховатка, выцветшая фотография, бортжурнал, удостоверение личности,

письма. Жители хутора похоронили прах героя.

Военком Ивнянского райкома сообщил в Главное управление кадров Министерства обороны о найденном на хуторе Зоринские Дворы самолете, указал фамилию, имя и отчество летчика.

Вскоре пришел ответ, в котором сообщалось, что летчику-истребителю Горовцу Александру Константиновичу посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

В Центральном музее Вооруженных Сил СССР, в Москве, Герою Советского Союза Александру Горовцу посвящен целый стенд. Выставлен найденный самолет Ла-5, пушки и пулеметы без единого снаряда и патрона, которые все были расстреляны в незабываемом воздушном бою. Здесь же на маленькой книжечке можно прочесть: «Всесоюзная Коммунистическая партия большевиков, № 2682000. Горовец Александр Константинович, год рождения 1915. Партийный билет выдан в 1939 году Ворошиловским райкомом партии города Шахты Ростовской области».

Дорожный знак у кювета — 597-й километр автомагистрали Москва — Симферополь. Около деревни Яков-лево летом 1943 года шло сражение, и земля вздрагивала, гася удары снарядов, авиационных бомб.

Здесь каждый метр земли иссечен осколками металла, полит кровью. Именно здесь, где совершены тысячи подвигов солдатами, бронебойщиками, танкистами, артиллеристами и летчиками, поставлены памятники прославленным воинам, участникам грандиозного боя на Курской дуге.

На высоком гранитном постаменте бюст Александра Константиновича Горовца. Золотом горят высеченные на памятнике слова: «От трудящихся Белгородской области». В почетном карауле — пионеры Ивнянской средней школы, которая носит имя прославленного летчика.

* * *

Центральная усадьба совхоза имени Героя Советского Союза А. К. Горовца небольшая, каких много в Белоруссии. В дни жестоких сражений гитлеровцы уничтожили деревню до основания. Сейчас высятся хорошие, добротные дома. И только вражеский дот, сохранившийся на окраине деревни, напоминает о тяжелых днях войны.

В конце 1968 года в торжественной обстановке здесь состоялось открытие мемориального комплекса воинам и партизанам Витебщины, погибшим в годы войны.

На одном постаменте высечено:

«Герой Советского Союза
А. К. Горовец
1915-1943
нашему земляку, единственному в мире летчику, в одном бою сбившему девять вражеских самолетов. Память о тебе и твоем подвиге навечно сохранится в наших сердцах и в сердцах потомков. От тружеников совхоза имени А. К. Горовца.
1968 г.».

Именем Героя Советского Союза А. К. Горовца названы улицы в Белгороде, в Бегушевске, в Шахтах, в Витебске. Его имя носят школы и пионерские дружины во многих городах страны.

Даты жизни и деятельности А. К. Горовца

1915 — Родился в деревне Горовцы Витебской области.

1939 — Вступил в партию. Партийный билет № 2682000 выдан Ворошиловским райкомом партии города Шахты Ростовской области.

1940 — Инструктор в Шахтинском аэроклубе имени Водопьянова.

1941, 25 июня — Призван в Красную Армию.

1943 — Заместитель командира эскадрильи 166-го истребительного полка, потом переименованного в 88-й гвардейский истребительный полк 2-й воздушной армии.

1943, 6 июля — Не вернулся с боевого задания.

1943, 28 сентября — А. К. Горовец посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза.

Захоронен в деревне Зоринские Дворы Сафоновского сельсовета Ивнянского района Белгородской области.

Краткая библиография

И. Тихонович. Советская авиация в битве под Курском. М., Воениздат, 1959, с. 57.

Звезды на крыльях. М., Воениздат, 1959, с. 218.

Н. Арсенин, В. Назаров. 49 дней в огне. М., Воениздат, 1961, с. 43.

Г. Мень. История одного подвига. Центральное Черноземное издательство, 1976.

Н. Скороходов. Боем живет истребитель. М., Воениздат. 1975, с. 99.

Отважные сыны Дона. Ростовское книжное издательство, 1963.

«Вестник Воздушного флота», 1954, № 9.

«Комсомольская правда», 1957, 5 мая.

«Советская авиация», 1957, 27 апреля.

«Советский патриот», 1957, 8 мая.

«Советский патриот», 1965, 7 марта.

«На боевом посту», 1965, 11 апреля.

Леонид Беда

Автор: Н. Андреев, В. Овсянников

Площадь Победы в Кустанае — одна из центральных в городе. Здесь, установлен бронзовый бюст почетному гражданину Кустаная дважды Герою Советского Союза Леониду Игнатьевичу Беде. Земляки с глубокой благодарностью вспоминают отважного воина-коммуниста.

Сюда часто приходят пионеры, школьники, студенты и колхозники, рабочие и военнослужащие, чтобы почтить память прославленного героя, дать клятву юного ленинца и первый в жизни пионерский салют, принять из рук ветерана комсомольский билет, положить у подножия цветы.

Но его помнят не только в Кустанае. В белорусском городе Лиде Беда — почетный гражданин. Имя его — в сердцах ветеранов войны, боевых товарищей, воинов части, в списки которой он навечно зачислен, всех советских людей.

Есть в Казахстане под Кустанаем село Ново-Покровка. Там в августе 1920 года в семье крестьянина Игнатия Яковлевича Беды родился сын Леонид. В том селе прошло его детство.

Вряд ли кого из сельских мальчишек так влекло к машинам, как Леню Беду. Вечно он вертелся около трактористов, механиков, дотошно расспрашивал о назначении того или иного агрегата, как работают части механизма. И все пытался чем-то помочь. Старшие, видя любознательность паренька, интерес к технике, не отгоняли его, разрешали выполнять несложные работы.

Счастливый, весь перепачканный мазутом, прибегал он домой. Мария Антоновна, мать Леонида, только всплескивала руками:

— Где же так измазался, горюшко ты мое?

— Да не бранитесь, мамо. Я дядьке Петру трактор помогал чинить! — оправдывался Леня.

— Видали! Он уже трактор чинит! — Голос матери звучал строго, но Леонид замечал, что в уголках ее губ таится улыбка. — Вот наказание! Да иди умойся.

Школа тогда находилась в селе Урицком. И родители первое время опасались, что сыну скоро надоест совершать многокилометровые прогулки. Но они ошиблись. Леонид настойчиво учился. С особым увлечением он занимался физикой и математикой.

Как-то отец и мать поехали погостить к родственникам в город Кустанай и взяли Леню с собой. Здесь он впервые увидел

самолет. Аэроплан низко летел над домами. У Леонида буквально дух перехватило от изумления. Долго он расспрашивал отца и мать про самолет: почему да как летает? Но родители ничего сами не знали об этом.

Окончена семилетка. Куда дальше? Хотелось поближе к технике, в машиностроительный институт, но не было среднего образования. Его близкий друг и учитель начальной школы Н. Удовиченко посоветовал:

— Пошли документы в Уральск на подготовительное отделение учительского института. Закончишь его и сможешь тогда поступить в машиностроительный.

Так и сделал Леня Беда. А экзамены в машиностроительный сдавать не пришлось. Отец и мать уговорили поступать в учительский институт. Уж очень им хотелось видеть своего сына учителем. Эта профессия была почитаемая на селе. И Леонид уступил. Так он стал студентом физико-математического отделения. Его сразу избрали членом комсомольского бюро, ответственным за организацию Осоавиахима. К тому времени местный аэроклуб создавал парашютный кружок. Леониду Беде было предложено подобрать для кружка группу студентов. Первый же человек, которого он решил сагитировать, сказал: «Запишешься ты, тогда и я пойду». За ним в кружок вступили многие однокурсники.

После занятий студенты направлялись за город в аэроклуб. Они изучали устройство парашюта, его укладку, правила прыжков с самолета, прыгали с парашютной вышки.

Настал день 1 июля 1939 года, который на всю жизнь запомнился Леониду. Раннее тихое утро. Инструктор дает последние наставления, и кружковцы садятся в самолет. Короткий разбег, и он в воздухе. Леонид жадно потянулся к иллюминатору, чтобы впервые увидеть землю с высоты птичьего полета, но ничего от волнения не рассмотрел.

Набрав заданную высоту, летчик подал команду: «Приготовиться к прыжку». Леонид остановился у люка, ослепленный ярким солнцем.

— Пошел! — услышал он команду.

Леонид еще риз поправил лямки парашюта и шагнул в бездну. Провалился, выдернул кольцо и вдруг почувствовал большой силы рывок. Понял, что открылся парашют. Как учили, осмотрел купол — цел ли он. Стало легко и приятно. Ниже в спокойном утреннем воздухе медленно плыли товарищи. Некоторые из них энергично дергали за стропы и смотрели на землю. Леонид тоже глянул вниз и увидел круг, в который надо приземлиться. Учитывая направления потоков воздуха и управляя

парашютом, Беда оказался почти в центре круга. Потянул на себя стропы, и купол, угасая, прижался к земле. К Леониду подошел комиссар аэроклуба.

— Молодец, прыжок совершил отличный. Вам прямая дорога в авиацию.

Леонид от похвалы сконфузился:

— Едва ли я гожусь для такого большого дела. Да и ростом не вышел.

Комиссар внимательно посмотрел на него.

— Ростом, говорите, не вышел? Зайдите ко мне попозже. Там и потолкуем.

В назначенное время Леонид зашел к комиссару.

— Так говорите, что два сантиметра не хватает вам, чтобы стать летчиком? — комиссар, улыбаясь, смотрел на юношу.

Леонид кивнул.

— А что, если поможем вам поступить в аэроклуб, стать летчиком? Как вы, согласны? А потом и в школу военных летчиков пойдете.

Через несколько дней Леонид в списках принятых в аэроклуб увидел свое имя.

Начались занятия. Леонид вместе с товарищами старательно изучал аэронавигацию и аэродинамику, топографию и наставление по производству полетов, устройство самолета и двигателя, штудировал инструкцию по эксплуатации аэродрома, учился правильно разбивать старт.

Усталый, пропахший бензином и маслом возвращайся Леонид с аэродрома. А в общежитии снова брался за книги, чтобы не отстать от товарищей в учебе.

* * *

Прежде чем подняться в воздух, учлеты-курсанты долгое время тренировались в кабине самолета под руководством инструктора Бориса Митрофановича Мирошхина. Он учил их ориентированию по приборам, работе с пилотажным оборудованием. Тренажи продолжались до тех пор, пока курсанты не научились автоматически выполнять все операции при совершении полета.

Первый летный день. С нетерпением ждал его Леонид.

Машина уходит в голубое небо. Леонид мысленно еще и еще раз повторяет все, что он должен делать в полете. Подходит его очередь. Мирошхин садится в инструкторскую кабину, а во вторую Беда. Все действия курсанта строго контролирует техник,

проверяет правильность посадки, помогает привязаться наплечными ремнями. Все в порядке. Леонид немного волнуется. Взревел мотор, убраны из-под колес колодки. Обороты двигателя нарастают. Самолет тронулся с места и, покачиваясь, порулил к старту. Беда старается уловить все движения инструктора.

Сделан первый разворот, второй. Самолет летит по прямой. Инструктор командует:

— Беда, берите управление.

Леонид стал пилотировать самолет.

— Не допускайте резких движений, — учил Мирошхин. — Вот смотрите. Беру управление.

Самолет сразу «успокоился». Пошел по прямой ровно и спокойно. Машина идет на посадку. Настроение у Леонида испортилось.

— Разрешите получить замечания.

Инструктор внимательно посмотрел на Беду. И понял, что творится в душе юноши.

— Недостатков, молодой человек, у вас много, но мне кажется, что у вас есть летная закваска. Имейте это в виду и работайте больше над собой.

И он работал. Наступило время самостоятельного вылета. Взлетел хорошо. Сделав разворот, стал набирать высоту. Глянул на землю. Она напоминала топографическую карту. Ориентируясь, Леонид начал выполнять заданное упражнение, делал все в точности, как и Борис Митрофанович Мирошхин.

Закончив программу, пошел на посадку. К самолету подбегает инструктор.

— Хорошо, очень хорошо! — говорит он.

Сдан последний экзамен в учительском институте. «Что мне делать? — думал Леонид Беда. — Расстаться с авиацией?» Потянуло в аэроклуб, посоветоваться со своим инструктором. Долго говорили они с Борисом Митрофановичем.

И Беда окончательно избирает свой жизненный путь. В это время шел комсомольский набор в Оренбургское училище военных летчиков. Направили туда пятьдесят человек из Уральска. В их числе был и Леонид Беда.

Шел 1940 год.

* * *

К строгому распорядку дня в училище Леонид привык сразу. В шесть утра на физзарядку выбегали и в снег и в дождь. Потом, разгоряченные, толпились возле умывальника. Утренний осмотр,

завтрак, и начинались занятия. Молодые авиаторы изучали различные типы самолетов, постигали летное мастерство. Все они ощущали незримое влияние, великого летчика Валерия Павловича Чкалова.

Утром 22 июня 1941 года Леонид Беда был часовым на посту у стоянки самолетов. Потом пришел разводящий со сменой, и тогда он узнал о вероломном нападении фашистов на нашу страну.

Состоялся митинг. Выступили начальник училища, начальник политотдела, курсанты и преподаватели. Все говорили о том, что необходимо усилить напряжение в учебе. Впереди у каждого курсанта бои с фашистами.

Выступил на митинге и Леонид Беда.

— Сомнений нет в нашей победе, — говорил он, — но она сама не придет. Отдадим, дорогие товарищи, все время учебе, чтобы успешно закончить училище и скорее попасть в ряды защитников Родины.

Сообщения с фронта курсанты училища ловили с жадностью. В том, что фашистов разгромят, не сомневался никто.

Занятия проходили в классах, затем у самолетов. Особое восхищение вызывал у курсантов новейший самолет Ил-2. Осенью сорок первого курсантам стало известно о телеграмме Сталина на авиационный завод: «Самолеты Ил-2 нужны Красной Армии теперь как воздух, как хлеб. Требую, чтобы выпускали побольше Илов...»

Командиры наземных соединений быстро поняли поистине неоценимую роль Ил-2 в борьбе с вражескими танками. Штурмовики уничтожали их на марше, на подходе к фронту, на исходных рубежах. Уже первые удары Илов по врагу привели к весьма чувствительным потерям в наземной технике. Только одно соединение, действовавшее на самолетах Ил-2, за три месяца боев под Москвой уничтожило 609 танков противника.

В период боев за Москву в декабре 1941 года три авиационных полка получили звание гвардейских.

Чтобы летать на таких самолетах, необходимо умение, хорошее летное мастерство. И курсант Беда старается выработать в себе такие качества, как смелость, решительность, умение ориентироваться в сложной обстановке, быстроту реакции, а также высокую технику пилотирования.

В училище Леонид Беда стал кандидатом в члены партии. Незаметно подошел выпуск. Успешно закончено училище.

* * *

Штурмовой авиационный полк, в который прибыл сержант Леонид Беда, находился в составе Сталинградского фронта. Фашистские войска к тому времени почти вплотную подошли к городу на Волге. Советские воины мужественно отражали натиск гитлеровских полчищ. Нередко прямо над фронтовым аэродромом разыгрывались ожесточенные воздушные бои. Издали доносился гул артиллерийской канонады. По ночам в районе аэродрома иногда возникали перестрелки. Через несколько дней, после облета района, сержанта Беду включили в боевой расчет эскадрильи.

Первый боевой вылет. Сколько переживаний накануне! На рассвете, в назначенный час, самолеты один за другим стремительно поднялись с аэродрома и взяли курс на станцию Варопоново, где скопились танки фельдмаршала Паулюса. Лететь пришлось недолго. Сверху хорошо'видно, как немецкие танки медленно передвигаются к нашей передовой позиции. Надо задержать, сорвать очередную атаку фашистских войск.

Развернувшись, самолеты начали пикировать на танки. Вниз с характерным завывающим свистом, заглушая шум мотора, полетели десятки тяжелых авиабомб. Сбросил бомбы и Леонид Беда. Подбитый им фашистский танк задымил, но затем медленно отвернул в сторону и стал уходить. Азарт боя охватил Беду. Он немедленно сделал еще один заход. С бреющего полета почти в упор расстреливает немецкий танк, и вражеская машина навсегда замирает в приволжской степи.

Когда вернулись на свой аэродром, к Беде подошел командир эскадрильи.

— Отлично действовали, товарищ сержант, — сказал он. — Объявляю вам благодарность.

А через несколько часов был получен приказ: найти прорвавшуюся к Волге группу немецких танков и уничтожить ее.

Внизу медленно плывут зеленые пятна лесов, едва заметными морщинами извиваются овраги. Леонид смотрит по сторонам. Ни одного вражеского самолета. Недалеко от станции Гумрак видна цель. Леонид вместе с другими товарищами атакует ее. Беда, увлекшись штурмовкой, не успел осмотреться, быстро занять свое место в группе, и в этот момент вынырнул «мессершмитт» и полоснул очередью по его машине. Треснул фонарь, А «мессер» все атакует. Леонид отстал от группы, бросая самолет из стороны в сторону, чтобы не попасть под прицел фашиста. Вражеские пули бьют по плоскостям. Самолет идет уже на бреющем полете. Сзади появляется сплошная завеса разрывов снарядов. Это наши зенитки отгоняют наседающего «мессера».

Рука немеет. Заплыл левый глаз. Боль и горечь в сердце:

«Неужели отлетался?»

Вот и аэродром. Летчик пытается выпустить шасси. Но оно оказалось неисправным. Так садиться невозможно.

Беда повернул машину в сторону деревни, за которой раскинулось поле, и повел самолет на посадку.

Приземлился удачно. Ил скользнул по земле и скрылся в облаке пыли. Отстегнув парашют, Леонид попытался открыть фонарь. Не удалось — заклинило. Тогда он с трудом выполз через форточку.

Когда подъехали командир и комиссар полка, сержант собрался с силами и доложил о выполнении задания. В самолете насчитали 350 пробоин. Около 20 легких ран получил сам летчик.

Все дни, проведенные в санчасти, думал Леонид о том, кто же виноват, что его, как цыпленка, сбили на втором боевом вылете. Леонид проанализировал свои ошибки. Они явились памятными уроками на всю жизнь. Он понял, что слова «Строй — святое место» относятся не только к боевым порядкам пехоты, танков, артиллерии, но и к авиации.

По возвращении в часть командир вначале предложил ему учебные полеты, с тем чтобы потренировался, освоился после небольшого перерыва, а затем разрешил участвовать в групповом вылете на задание.

Боевые вылеты следовали один за другим. Леонид Беда научился «вертеть головой на 360 градусов», мог с высоты по характерным признакам отличить танк от машины, взять в прицел наиболее важную цель и приобрел еще массу навыков и умений, которые объединялись одним понятием — боевой опыт.

Прошло три напряженных фронтовых месяца. Леонид Беда успешно выполняет одно боевое задание за другим. 26 ноября 1942 года, как обычно, он вылетел на штурмовку. Обнаружив скопление живой силы и техники врага, Леонид бросает самолет вниз, бьет из пушки по расчетам, что возятся у орудий, стреляет из пулемета. Его встречает шквал заградительного зенитного огня. У самого самолета вспыхивают серовато-бурые яблочки разрывов.

Заход, еще заход. Самолет швыряет из стороны в сторону, каким-то чужим, незнакомым становится гул мотора. Леонид пробует набрать высоту. Машина тяжело идет вверх. Заложив вираж, летчик осматривает местность. Внизу горят машины, рвутся боеприпасы, мечутся фашисты, стремясь укрыться от разящих ударов штурмовика. Наконец израсходован весь боезапас, надо возвращаться на свой аэродром. Посадить самолет оказалось нелегко: фюзеляж и плоскость были буквально

изрешечены осколками и пулями, повреждены элероны...

....Прошло два часа. Совершили посадку все самолеты эскадрильи, в составе которой ушел на задание сержант Беда. А его все не было. Еще час, другой. Не поступило известия и с соседних аэродромов, куда летчик мог сесть на вынужденную.

Утром адъютант эскадрильи подсчитал налет: 19 часов 33 минуты. Горестно покачал головой: «Эх, Леня...» И чуть ниже аккуратным штабным почерком написал: «Не вернулся с боевого задания».

Но через три дня Леонид прилетел на свой аэродром.

А случилось вот что. После того как бомбы были сброшены на цель, Беда ушел в облака, скрывшись от зенитных разрывов. Но только вынырнул оттуда, как осколок снаряда вражеской зенитки ударил в переднее стекло. Сержант Беда решил снова укрыться в облаках и стал пробивать их. Казалось, им конца-края не будет. Самолет вынырнул из белых покровов уже над своей территорией. До аэродрома не дотянуть. Горючее на исходе. Беда увидел дома, а рядом небольшое поле, где можно приземлиться, и пошел на посадку.

Колхозники накормили летчика и выставили охрану у машины. А Леонид поехал на ближайший аэродром, где базировались бомбардировщики.

Командование авиационной части помогло летчику. Самолет отбуксировали к мастерским и отремонтировали. Вскоре Леонид Беда был в родном полку.

* * *

С каждым вылетом рос боевой опыт сержанта Беды. Командование стало поручать ему более сложные задания, водить в бой пары самолетов, летать на разведку. Наконец, Леонида вызвали на заседание партийной комиссии — его принимали в члены партии большевиков. Он стоял, смущенный всеобщим вниманием, и рассказывал свою биографию. Буквально полчаса тому назад Леонид Беда со своими товарищами штурмовал окруженные войска фашистов. Там. он был расчетливым, хладнокровным бойцом, а вот здесь Леонид Беда смотрел в глаза товарищей и волновался. В его жизни происходило большое и важное событие.

Заместитель командира полка по политчасти капитан Н. Гонта спросил:

— Товарищ Беда, а почему вы решили стать коммунистом?

— Чтобы защищать нашу Родину так, как это делает член

партии старший сержант Николай Тараканов.

Разъяснений никому не требовалось. Все помнили, как несколько дней назад старший сержант Тараканов вернулся из боевого вылета. На самолете наполовину был отбит стабилизатор. Дыра такая в плоскости у самого фюзеляжа, что летчик прыгнул вместе с парашютом сквозь нее прямо на землю.

— Танковая колонна остановлена. Думаю, надо сделать еще один вылет, чтобы добить их, — доложил он подошедшему командиру полка подполковнику Чумаченко.

Через несколько минут коммунист Тараканов в составе очередной группы снова отправился на штурмовку фашистских войск.

Члены парткома поздравили Леонида Беду со вступлением в партию, и тут же поступила команда:

— По самолетам!

И снова бой.

* * *

Однажды летчика Леонида Беду вызвали в штаб.

— Командованию стало известно, что где-то в этом районе, — показывает на карту командир полка Леонид Карпович Чумаченко, — сосредоточивается конница противника. Ваша задача — Определить точное ее местонахождение.

Леонид Беда вылетел на разведку. Погодные условия затрудняли выполнение боевого задания. Шел в облаках по приборам. И когда, по его расчетам, должен быть уже заданный район, пошел на бреющем над территорией, занятой врагом, тщательно прощупывая взглядом каждую складку местности. Кругом было пустынно. «Неужели ошиблась разведка? — думал Леонид. — Не может быть». Под крылом мелькают лощины, овраги. Где-то в одной из них, вероятно, притаилась вражеская конница. Летать пришлось долго, прежде чем сержант Беда обнаружил ее. Развернулся, спустился еще чуть ниже и дал длинную очередь. В овраге заметались от страха лошади, началась беспорядочная стрельба.

Сведения о расположении вражеской конницы Беда немедленно передал по радио в штаб полка. Через некоторое время наша дальнобойная артиллерия ударила по скоплению противника. А штурмовая авиация завершила дело. План наступления фашистов в этом районе был сорван.

В декабре произошло немало событий. Его родной штурмовой авиационный полк стал именоваться 75-м

гвардейским Сталинградским штурмовым авиаполком, а Леонид Беда был награжден орденом Красной Звезды.

В марте сорок третьего командиру звена младшему лейтенанту Леониду Беде вручали партийный билет. Капитан Е. Уманский поздравил его:

— Хорошо воюете. До дня победы над фашистской Германией это вам главное партийное поручение — громить ненавистного врага.

Наступил 1944 год. Беду назначили командиром эскадрильи. Он имел уже большой фронтовой опыт, боевые награды, совершил более ста боевых вылетов.

Позднее, уже после войны, Леонид Игнатьевич Беда так рассказывал о боях за Донбасс:

«...Они действительно были очень упорными. Хорошо помню, как в одном из вылетов шестерка Илов, ведомая гвардии старшим лейтенантом Прудниковым, встретилась у переднего края с 54 «юнкерсами». Мы вступили в бой, он длился 17 минут. Нам удалось сбить пять Ю-87 и три подбить. На свой аэродром вернулись без потерь».

Бой этот весьма показателен. И главное значение его не только в победном результате, но и в том, что штурмовая авиация постоянно совершенствовала тактическое искусство. Изменение форм и методов борьбы с каждым месяцем давало все больший эффект. Насколько результативными были многие наши атаки, можно судить вот по такому документу.

12 сентября 1944 года Председатель Совнаркома Белоруссии писал Маршалу Советского Союза Г. К. Жукову: «На днях мы обнаружили и осмотрели в лесах северо-восточнее Минска огромнейший укрепленный лагерь немцев, полностью уничтоженный нашей штурмовой авиацией. Этот район представляет потрясающее впечатление по масштабам... демонстрации мощи нашего воздушного флота...»

Укрепленный лагерь немцев обнаружили и уничтожили наши летчики первой гвардейской Сталинградской Краснознаменной штурмовой авиадивизии.

Ратные дела первой гвардейской Сталинградской Краснознаменной штурмовой авиадивизии по достоинству оценены.

В музее боевой славы части есть и такой документ: «За умелые действия по защите Оршанского железнодорожного узла и прилегающих к нему перегонов от разрушения немецко-фашистских захватчиков присвоено звание «Почетный железнодорожник» летчикам-штурмовикам Беде Л. И., Брандысу А. Я., Бойцову Ф. С...»

За что же присвоено тринадцати летчикам это звание?

Отступая из Белоруссии, гитлеровцы уничтожали все, что можно было разрушить. Ими был продуман и жестокий план по уничтожению железнодорожных коммуникаций. Для его осуществления они использовали специальный путеразрушитель, который ломал рельсы, выворачивал шпалы. Необходимо было найти эту машину. Вначале на разведку вылетел один командир эскадрильи Леонид Беда. Прорвавшись сквозь завесу зенитного огня, Леонид Игнатьевич повел свой самолет вдоль железнодорожной магистрали Орша — Толочин. Внизу видны сожженные постройки и пущенные под откос составы — работа партизан, А вот и небольшая станция, тоже почти вся разрушенная. Леонид замечает, что в тени пакгауза — обыкновенный паровоз с дьявольской системой острых крючков на стальных тросах. «Это она!» — решает пилот. По радио сообщает в штаб местонахождение цели. Через некоторое время летчики эскадрильи пришли на помощь своему командиру. «Адская машина» была уничтожена.

* * *

...Это был его 110-й боевой вылет. Леонид Беда поднялся со своей эскадрильей на штурмовку вражеского аэродрома. Как всегда, атака была им продумана заранее: каждая пара штурмовиков прицеливалась самостоятельно. Такая тактика была выбрана наиболее удачно: истребители прикрытия надежно защищали их сверху.

Несколько заходов сделали советские летчики на вражеские цели. На одном из них в мотор самолета Беды попал вражеский снаряд. Осколками был пробит радиатор. Горячая вода хлынула в кабину. Неохлажденный двигатель вскоре заклинило. Леонид повел самолет на снижение. В последний момент летчик успел передать своим, что идет на вынужденную посадку.

Как только машина приземлилась, Беда и стрелок-радист старший сержант Романов выскочили на поле. Вокруг ни кустика, ни деревца.

— Что будем делать, товарищ командир? — с тревогой спросил воздушный стрелок.

— Снимайте радиостанцию и пулемет, будем драться с фашистами.

Но, подняв голову, Беда увидел, что его товарищи, образовав круг, продолжают поливать врагов огнем. В это время вдалеке показались автомобили с фашистами. Один из штурмовиков

неожиданно пошел на посадку. Его вел комсомолец младший лейтенант Анатолий Береснев. На виду у фашистов Беда и Романов перебрались в самолет Береснева. Штурмовик взлетел и вскоре присоединился к своим. На следующий день Леонид Беда снова повел эскадрилью в бой.

Летчик Береснев за спасение командира был награжден орденом Красного Знамени.

Боевые товарищи любили своего комэска за смелость и отвагу, за то, что в трудные минуты он не теряется и принимает такое решение, которое приносит успех, за то, что в эскадрилье есть постоянный дух товарищества и незыблемое правило: «Сам погибай, а товарища выручай».

Тем острее переживали здесь горечь утрат.

Погиб старший лейтенант Борис Окрестин, врезавшись в танковые колонны врага. Не вернулся с боевого задания Сергей Герасимов. Он направил горящий самолет в железнодорожные цистерны. Оборвалась жизнь и гвардии капитана Дмитрия Прудникова. Осколки фашистского снаряда сразили его машину, и гвардеец спикировал на орудийную батарею фашистов.

О подвиге Прудникова стало известно его землякам-волжанам. Разделяя скорбь летчиков-гвардейцев, труженики завода писали: «Мы только что узнали о гибели Дмитрия Прудникова. Отомстите же, друзья, за смерть нашего товарища, земляка. Наш завод был превращен гитлеровцами в груду металла и камня. Теперь мы с гордостью рапортуем вам, что наш завод в основной своей части восстановлен и успешно приступил к выпуску продукции для фронта. Завод живет. Завод борется вместе с вами, дорогие товарищи: вы — на фронте, мы — в тылу...»

Письмо зачитали на митинге. Выступали летчики, техники, механики, стрелки. Они дали клятву бить врага еще крепче, еще беспощаднее. Бить до победы. Дал такую клятву и Беда. Один за другим он делал боевые вылеты со своими товарищами и в небе и на земле уничтожал врага.

* * *

...Гитлеровцы так укрепились на Сапун-горе, прикрывающей Севастополь, что взятие ее казалось просто-таки немыслимым. Командир авиационной эскадрильи старший лейтенант Беда максимально использовал боевые возможности «летающего танка», как тогда называли Ил-2, именно здесь, на Сапун-горе. Он понимал: победа только при внезапности атаки. И вел своих

летчиков по крымским балкам на высоте 8-10 метров. Перед ощетинившейся орудиями и пулеметами Сапун-горой группа штурмовиков появилась совершенно неожиданно, даже не поднимаясь выше горы, нанесла по гитлеровцам ощутимые удары к тут же нырнула в одну из многочисленных балок.

Когда пришел день решительного наступления на Сапун-гору, штурмовики Леонида Беды шли в атаку, можно сказать, в одном строю с пехотой.

А потом — штурмовка фашистских кораблей в Северной бухте и аэродромов на мысе Херсонес. Все подходы открытые, а зенитный огонь сплошной. Но и тогда, когда небо начинало клубиться облаками взрывов, Леонид Беда выводил свою группу в бой, и шли на дно Северной бухты вражеские корабли, пылали на аэродроме самолеты со свастикой на килях.

Мужество летчика не раз отмечалось боевыми наградами. К ним прибавился орден Александра Невского. А в октябре 1944 года в газете «Правда» был напечатан Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении старшему лейтенанту Леониду Игнатьевичу Беде звания Героя Советского Союза.

Беда мысленно вновь и вновь возвращается к эскадрилье. Все ли сделал он для того, чтобы его пилоты эффективнее громили фашистских захватчиков? Правильно ли он их воспитывает? Вспоминает, как один из молодых пилотов обратился к нему с предложением, нельзя ли в нелетные дни увеличить время для отдыха. Беда внимательно посмотрел на него и ответил: «А давайте об этом спросим товарищей».

На ближайшем собрании обсуждалось, как быстрее привести в образцовый порядок боевую технику и оружие. Выступали летчики, техники, оружейники. Говорили о том, что можно сделать еще, чтобы приблизить день победы. После собрания молодой летчик подошел к Беде:

— Несерьезный вопрос поставил перед вами, товарищ командир. Я это понял и прошу меня извинить.

Подобные случаи бывали редкими. Подчиненные всегда с полуслова понимали своего комэска, прислушивались к его советам. После очередного боевого вылета пилоты собираются около самолета командира. Здесь и производит Беда послеполетный разбор. Он не только похвалит, но и отругает, если кто-либо из подчиненных увлекался боем или действовал без его приказа.

Высока требовательность командира, поэтому и слетанность эскадрильи отличная. Командиры звеньев и экипажей чувствовали любое движение Леонида Беды в полете.

Каждый из подчиненных старался подражать своему

командиру и в управлении самолетом, и в умении хитро и продуманно вести бой с врагом в любых условиях, учился мужеству и отваге. Не случаен тот факт, что в том же 1944 году все летчики эскадрильи Леонида Беды заслужили высокое звание Героя Советского Союза.

Ранней весной 1945 года началось наступление у стен города-крепости Кенигсберга. Здесь, над лесистыми и болотистыми просторами, нужна была иная тактика боя. Леонид Беда выработал свой стиль маневрирования в ходе штурмовки наземных объектов. Здесь главным было мгновенно провести анализ обстановки и выбрать наиболее верный курс захода для атаки, тщательно исследовать цель, ее прикрытие зенитными средствами и подавить те из них, которые больше всего мешают выполнению задания.

Летали с утра до ночи. За два дня на участке прорыва он восемь раз водил штурмовиков в самое пекло боев. Самолет Беды фашисты узнавали по почерку и стремились уйти от него. Но меткий огонь командира и его товарищей настигал их всюду.

Как-то раз после возвращения на аэродром из очередного боевого вылета к Беде подошел стрелок-радист и передал радиограмму: «Беда в воздухе!»

Командир посмотрел на небо. Над аэродромом спокойно парил наш разведчик. Стрелок-радист рассмеялся.

— Это немцы про вас так говорят, товарищ командир. Я услышал это по радио, когда мы пролетали линию фронта.

В небе Восточной Пруссии закончил войну Леонид Беда. В день падения Кенигсберга Беда совершил 214-й боевой вылет.

За участие в штурме фашистской крепости, умелое командование эскадрильей, за героизм и отвагу, проявленные в боях за Родину, гвардии майор Л. И. Беда был представлен командованием вторично к званию Героя Советского Союза.

* * *

Отгремел салют Победы. Нужно налаживать мирную жизнь и охранять ее. Леонид Беда становится наставником молодых летчиков. В то время он уже начальник воздушно-стрелковой подготовки полка. Опыт, накопленный во время боев, большой, а вот теоретических знаний маловато. Леонид Игнатьевич попросил послать его в академию. Но такой возможности пока не было.

И командование направило Беду на курсы в высшую офицерскую летно-тактическую школу ВВС. Два месяца пребывания в школе целиком заполнены учебой.

С отличными оценками Леонид Беда вернулся в часть. Но продолжал упорно готовиться в академию. Свободного от работы времени было немного, так что занимался в основном по ночам.

В отпуск Леонид Беда решил поехать к родным.

Поезд подходил к Кустанаю. Почти семь лет он не был здесь. С волнением и любопытством смотрел в окно вагона, на перрон, где в этот час было многолюдно. Леонид искал глазами отца и мать.

Только вышел из вагона, как его подхватили многочисленные руки. Все закружилось... Объятия, слезы, поцелуи. Это его встречают. Член обкома партии говорит речь. Хорошие слова.

«Да неужели я такой? Это уж слишком...» — волнуется Беда. На этом неожиданном митинге пришлось выступить и ему.

— Спасибо, дорогие земляки, за привет и ласку! — говорил Леонид Беда. — Героем меня вырастили народ, Родина, ленинская партия. Хочу верить, что среди земляков в мирном труде вырастут многие и многие новые герои...

А радость в семье была поистине неизмерима. Мария Антоновна глаз не сводила с сына. И верила и не верила. Ее ли это Леонид?..

Героя земляка приглашают побывать повсюду: на заводе, в институте, школе, в колхозе. И Леонид интересуется заботами и нуждами земляков, восстанавливающих хозяйство.

...Из Москвы наконец сообщили, что Леонид Беда приглашается для сдачи конкурсных вступительных экзаменов в академию. Жаркие наступили дни. Скидки на заслуги не делалось. Готовился Леонид Игнатьевич тщательно, усердно. И труды не пропали даром. Он стал слушателем.

Много в ту пору училось в академии знатных авиаторов.

В напряженной учебе незаметно подошел выпуск.

Защищена дипломная работа, сданы государственные экзамены. Оценки отличные. В карточке взысканий и поощрений Леонида Беды значится восемь новых благодарностей, объявленных военным министром Союза ССР, начальником академии, начальником курса.

* * *

Леонид Игнатьевич Беда ехал в машине и с интересом посматривал в окно, в этих местах предстояло ему служить в должности командира штурмового авиационного полка. На душе было неспокойно. Самостоятельная многохлопотная должность. В подчинении немало людей, с которыми придется жить и работать

бок о бок. Удастся ли наладить контакт с ними? Конечно, авторитет героя высок, а надо, чтобы тебя уважали не только как героя, но и как человека, командира. Это же намного трудней.

Машину остановил часовой. Проверив документы, широко распахнул ворота: «Добро пожаловать к нам, товарищ командир полка».

В части Беду уже ждали. Много тогда здесь говорили о нем, о его мужестве, храбрости на фронте. Гордились тем, что приходится служить под командованием прославленного летчика.

Леонид Игнатьевич осмотрел свое хозяйство, познакомился с людьми. Порядком остался доволен, а вот организованностью и дисциплиной был не удовлетворен. Один из офицеров штаба пытался объяснить, что, мол, мы авиаторы, наша задача — летать хорошо. Леонид Игнатьевич собрал руководящий состав полка.

— Среди вас есть фронтовики, — начал он. — Разве можно было воевать без дисциплины? Нет. Мы военные люди, а потому должны быть всегда в готовности к отражению любого агрессора. Без твердой дисциплины не будет победы. Думаю, что коммунисты поймут меня и помогут в этом важном вопросе.

* * *

После совещания во всех подразделениях прошли партийные и комсомольские собрания. Вскоре Леонид Игнатьевич почувствовал, что дисциплина в части стала лучше. Особенно это было заметно на полетах. Аэродромная служба работает четче, полеты проходят строго по плану.

Командир полка понимал, что к нему приглядываются, у него учатся, и требовательнее всего был к себе. Он продолжает летать, совершенствует технику пилотирования, постигает тонкости тактики современного боя.

Личный пример командира сыграл большую роль в повышении боевого мастерства его питомцев. Многие летчики повысили классность. Полк становится лучшим в авиационной дивизии.

Старшие начальники отмечали у прославленного летчика незаурядные организаторские способности, его умение вести дифференцированную работу с подчиненными, правильно строить взаимоотношения с местным населением. С местными жителями, кстати, Леонид Игнатьевич наладил самые тесные контакты. Встречи, помощь по хозяйству, в лекционной пропаганде, организация диспутов и концертов художественной самодеятельности, как и многое другое, становятся правилом. Это

помогает авиаторам лучше понять и оценить труд населения, а трудящимся военную службу.

Леонида Игнатьевича Беду назначают заместителем командира авиационной дивизии по летной подготовке.

Более года проработал подполковник Беда на новом посту. Однажды его вызвали к командиру и предложили поступить на учебу в Военную академию Генерального штаба.

И опять Москва. Вновь Леонид Игнатьевич посещает лекции, постигает вершины военного искусства. Многому надо учиться заново. С годами выработанные упорство, настойчивость, выдержка помогают учеб». Надежной опорой является семья. Клара Андреевна, жена Леонида Игнатьевича, старается создать дома все условия для учебы. В 1956 году в семье Беды произошло радостное событие — родился сын. «Пусть носит твое имя, — сказала жена. — Хочу, чтобы он был похожим на тебя во всем».

Получив глубокую политическую и военно-теоретическую подготовку в Академии Генерального штаба, Леонид Игнатьевич успешно командует авиационной дивизией, а затем работает на других ответственных должностях. Особо проявился его командирский и организаторский талант на посту командующего авиацией Краснознаменного Белорусского военного округа. Его замечательные личные качества, умение работать с людьми снискали любовь и уважение у всего личного состава.

Выступая перед авиаторами, главнокомандующий Военно-Воздушных Сил, Герой Советского Союза, Главный маршал авиации П. С. Кутахов неоднократно подчеркивал, что нам надо воспитывать новые поколения вооруженных бойцов на подвигах таких замечательных асов, как Александр Покрышкин, Иван Кожедуб, Леонид Беда, вписавших яркие страницы в летопись героических сражений минувшей войны.

Генерал Л. И. Беда щедро делился своим богатым боевым опытом с теми, кто шел с ним рядом, с теми, кто собирался посвятить себя службе в Советских Военно-Воздушных Силах.

Все те, кто работал рядом с Леонидом Игнатьевичем, отмечали его огромную работоспособность, ответственность за порученное дело, высокую требовательность к себе и подчиненным.

Член Центрального Комитета Коммунистической партии Белоруссии генерал-лейтенант авиации Леонид Игнатьевич Беда, встречаясь с избирателями, говорил, что будет до последнего дыхания служить делу коммунизма. И вся его яркая жизнь — подтверждение этому.

Сегодня его нет в боевом строю наших авиаторов: генерал Беда трагически погиб при исполнении служебных обязанностей в

автомобильной катастрофе. Но остались его дела, пример его воинской доблести, самоотверженного служения партии и народу.

* * *

Прошли годы. Подросли новые поколения молодых людей. Многие пришли по путевке комсомола в авиацию. Не мыслит себя без неба и старший сын Леонида Игнатьевича Беды — Леонид. После окончания средней школы и Ейского высшего военного авиационного училища летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова Леонид Беда служит в Военно-Воздушных Силах СССР.

Младший сын Андрей Беда — воспитанник Минского суворовского военного училища.

Нет, не кончается дело отцов, оно живет в их сыновьях.

Даты жизни и деятельности Л. И. Беды

1920, 16 августа — День рождения Л. И. Беды.

1929-1936 — Леонид учится в Урицкой школе.

1935 — Принят в члены Коммунистического союза молодежи организацией колхоза имени Петровского Урицкого района.

1936 — Поступает на подготовительные курсы в Уральский учительский институт.

1938 — Студент Уральского учительского института.

1939 — Курсант Уральского аэроклуба.

1940 — Заканчивает институт и аэроклуб, направляется в 1-ю Чкаловскую военно-авиационную школу пилотов.

1941 — Принят кандидатом в члены ВКП(б).

1942 — Завершает учебу в 1-й Чкаловской военно-авиационной школе пилотов, получает звание сержанта и назначается на Сталинградский фронт в 568-й штурмовой авиационный полк пилотом.

1942, декабрь — Принят в ряды членов ВКП(б).

1943-1944 — Воюет на Южном, затем на 4-м Украинском фронтах, вначале старшим пилотом, затем заместителем командира, потом командиром авиационной эскадрильи.

1943, август — Получает офицерское звание лейтенанта.

1944, сентябрь — Направляется на 3-й Белорусский фронт командиром авиационной эскадрильи.

1944, октябрь — Получает звание Героя Советского Союза.

1945, январь — Присваивается звание майора.

1945, 29 июня — Награжден второй Золотой Звездой Героя Советского Союза.

1945, октябрь — Учеба в высшей офицерской летно-тактической школе.

1945, декабрь — Назначается начальником воздушно-стрелковой подготовки полка.

1946, август — Зачислен слушателем Военно-воздушной академии.

1950 — Окончание академии. Командир авиационного полка.

1954, март — Направляется на учебу в Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил СССР имени К. Е. Ворошилова.

1957, ноябрь — Получает должность командира дивизии.

1960, июль — Присваивается звание генерал-майора авиации.

1972 — Назначается командующим авиации Белорусского военного округа, получает звание генерал-лейтенанта авиации.

1975 — Депутат Верховного Совета БССР.

1976 — Член ЦК Компартии Белоруссии, делегат XXV съезда КПСС.

1976, декабрь — Погибает в автомобильной катастрофе.

Краткая библиография

Герои Советского Союза — казахстанцы. Алма-Ата, 1962.

Казахстан в период Великой Отечественной войны. Т. 2. Алма-Ата, 1962.

Люди бессмертного подвига. М., 1965.

Журналы: «За оборону», 1945, № 21.

«Крылатая Родина», 1958, № 6.

«Авиация и космонавтика», 1972, № 8.

Газеты: «Правда», 1945, 30 июня.

«Красная звезда», 1976, 28 декабря.

«Красная звезда», 1964, 17 декабря.

«Комсомольская правда», 1976, 24 января.

«Сталинский сокол», 1951, 24 мая.

«Военное обучение», 1945, 7 декабря.

Иллюстрации

Иван Кожедуб. Весна 1945 г.

Трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб в Музее ВВС вручает комсомольский билет воину у боевого самолета.

Листовки. (1)

[image]

Листовки. (2)

Воздухоплаватели — все в ряды Кр. Армии!

Организуется 1-й Красный Воздухоплавательный отряд Рабоче-Крестьянской Армии.

Желающих поступить в таковой воздухоплавателей и специалистов по всем отраслям воздухоплавания, как состоящих на военной службе, так и уволенных, просим немедленно записаться.

Запись производится в комитете запаснаго Воздухоплавательнаго батальона ежедневно с 9 час. утра и до 5 час. вечера.

(Петроград, Волково поле, Воздухоплавательный парк).

Н. Камнева, Я. Гамарник, К. Е. Ворошилов, А. В. Косарев на X съезде комсомола. 1936 г.

Учащиеся Карлинской школы, ныне носящей имя дважды Героя Советского Союза И. С. Полбина. Слева направо: И. Полбин, М. Тупицын, Я. Бобров. 1924 г.

К. М. Полбина, мать И С. Полбина.

С. Т. Полбин, отец И. С. Полбина.

Самолеты Пе-2 в полете. Снимок 1941 г.

В боях под Москвой. Второй справа — И. С. Полбин. 1941 г.

Командование авиадивизии. Слева — командир дивизии И. С. Полбин. 1942 г.

И. С. Полбин. 1944 г.

Памятник дважды Герою Советского Союза И. С. Полбину в селе Полбино (бывшее Ртищево-Каменка).

Семья Супруна на лесной вырубке в Канаде. 1918 г. Степа — во втором ряду слева.

Степан Супрун после окончания летного училища. 1933 г.

Кандидат в депутаты Верховного Совета СССР С. П. Супрун выступает перед избирателями в Севастополе. 1937 г.

Командир звена истребителей С. Супрун (в центре) с друзьями П. Фокиным (слева) и А. Кубышкиным. 1937 г.

Степан Супрун с летчиками-испытателями В. Евсеевым, А. Залевским, П. Раховым, И. Петровым после полета. 1937 г.

С. П. Супрун и В. П. Чкалов с товарищами по работе в НИИ ВВС.

Степан Супрун в кабине самолета «хейнкель» на аэродроме в городе Ростоке в Германии перед показательным полетом. Март 1940 г.

С. П. Супрун в командировке в Германии. Март 1940 г.

С. П. Супрун на приеме у германского авиаконструктора Э. Хейнкеля. 1940 г.

Степан Супрун на отдыхе в Сочи. Июнь 1941 г.

Анна Супрун — инструктор-парашютист, курсант летной школы, сестра Степана Супруна. 1940 г.

Александр Супрун — военный летчик, брат С. Супруна. 1943 г.

Федор Супрун — инженер-летчик, брат С. Супруна. 1946 г.

Степан Супрун. 1940 г.

А. С. Яковлев, авиаконструктор.

А. Н. Туполев, авиаконструктор.

В. М Петляков, авиаконструктор.

Н. Н. Поликарпов, авиаконструктор.

Алексей Хлобыстов — выпускник Качинской авиационной школы. 1940 г.

Многих фашистских стервятников, которые рвались к Мурманску, ожидал такой же бесславный конец.

А. Хлобыстов у самолета с разбитым крылом после двух воздушных таранов.

Первыми поздравили с успешным воздушным боем А. Хлобыстова (слева) друзья-однополчане. Апрель 1942 г.

А. Хлобыстов — заводской электромонтер.

Герой Советского Союзе А. Хлобыстов в гостях у рабочих родного завода. 1942 г.

А. Хлобыстов с детьми рабочих. 1942

Н. И. Власов.

Ученик 4-го класса Зарайской семилетней школы Коля Власов.

Семья героя — мать Матрена Григорьевна, отец Иван Федорович Власовы.

В редкие часы досуга. Н. И. Власов.

Н. И. Власов с курсантами.

Н. Власов. Рисунок карандашом. 1943 г.

М. Г. Власова с пионерами-активистами люберецкой школы № 5.

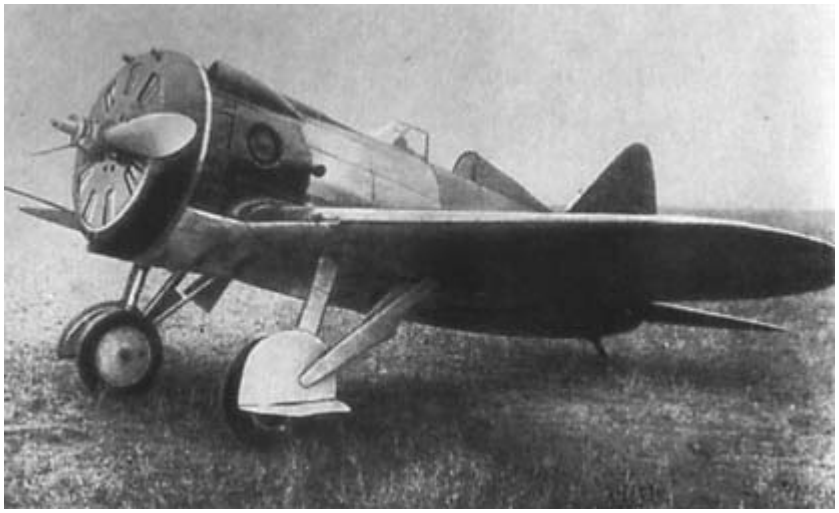
Летчик-истребитель Б. Ф. Сафонов первым из североморцев взлетел на «Харрикейне».

Капитан Б. Сафонов с английскими летчиками Э. Миллером и Г. Хоу, награжденными орденами Ленина за большие заслуги в

небе Советского Заполярья. Октябрь 1941 г.

Сафонов в кабине истребителя И-16, на котором одержал 16 воздушных побед.

Истребитель И-16.



Командир авиаполка Б. Сафонов с комиссаром П. Редковым.

Командир 2-го гвардейского смешанного авиаполка Герой Советского Союза майор Б. Ф. Сафонов и военком Ф. П. Проняков принимают присягу у знамени гвардейского полка. 1 мая 1942 г.

Фронтовые друзья. Слева направо: В. Рекунов, М. Щербаков, А. Горовец, В. Мишустин.

На встрече ветеранов войны в Киеве 9 мая 1977 г. Слева направо:Н. Монетов, Герой Советского Союза В. Мишустин и Б. Артюхин. Фото автора очерка

Дважды Герой Советского Союза майор Л. Беда 1945 г.

Генерал-лейтенант Л. И. Беда.

Генерал-лейтенант авиации Л. И. Беда и летчик-космонавт СССР П. И. Климук.

Ветераны войны Герои Советского Союза (слева направо): Л.И. Беда, А.Ф. Колмиец, С.Д. Прудков.

notes

Примечания

1

В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 40, с. 182.

2

В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 39, с. 298.

3

Л. И. Брежнев. Ленинским курсом. Речи и статьи. Т. 2. М., 1970, с. 263.

4

Л. И. Брежнев. Ленинский курсом. Речи и статьи. М., 1976, т. 5, с. 39.

5

Люди героической профессии. М., 1977, с. 18

6

Пикирующий бомбардировщик Ю-87 с неубирающимися шасси.

В. И. Ленин. Задачи союзов молодежи. М., "Молодая гвардия", 1976, с. 28.